№ 27 (767)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

10 июля 2013 г.

Издается с 1998 г.

"День международного экспедитора 2013": актуализация задач

Украина впервые приняла участие в работе Таможенного союза

КМУ намерен упростить контроль и оформление грузов в портах

Последний рубеж Украинского Придунавья

TRANS.eu

СИСТЕМА ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ TRANS

Натисніть на вільні вантажі і перевірених перевізників

Інфолінія: (032) 244 48 50
E-mail: info@trans.eu
Україна
79035 м. Львів
вул. Зелена 109
ТзОВ Логінтранс Україна

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ
XIII ВЫСТАВКА-КОНФЕРЕНЦИЯ

ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

ОДЕССА. ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ОДЕССКОГО ПОРТА

МАЙ 2014

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

УЧРЕДИТЕЛИ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ СПОНСОР КОНФЕРЕНЦИИ

СООРГАНИЗАТОР КОНФЕРЕНЦИИ

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ

ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР

ДЕВИЗ: «ДИАЛОГ. ДОВЕРИЕ. ДЕЙСТВИЕ»

ОРГАНИЗАТОР

ООО "ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ"
Тел./факс: 38 (048) 715 02 62, 786 05 91
e-mail: nm@expo-odessa.com
www.expo-odessa.com

Форум Института Адама Смита

УКРАИНСКИЙ ФОРУМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 2013

15–16 октября 2013,
отель Интерконтиненталь,
Киев

Как создать механизмы по привлечению частного инвестора в транспортные инфраструктурные проекты в Украине

30+ докладчиков, включая:

Дмитрий Демидович
Заместитель министра, Министерство инфраструктуры Украины

Юрий Васьков
Начальник
Администрации морских портов Украины

Владимир Мезенцев
Генеральный директор
ООО «Лемтранс»

Илья Давыдов
Директор, долговые рынки капитала
Sberbank CIB

Евгений Прусенко
Глава
Укравтодор

Сергей Болоболин
Генеральный директор
Укрзалізниця

Сю Барретт
Директор по транспорту
ЕБРР

Антон Волов
Генеральный директор
Международный аэропорт «Борисполь»

Петер Гайковский
Председатель правления
Autostrada Wielkopolska SA

ОСОБЕННОСТИ ФОРУМА:

- Портовая реформа: концессия портов, первые результаты. Роль Государственной администрации портов Украины
- Основные элементы реформы государственных транспортных предприятий, «Укрзалізниці» и «Укравтодора»
- Анализ нового закона о концессии. Перспективы реализации в Украине проектов на основе ГЧП
- Какие источники финансирования инфраструктурных проектов имеются в наличии? Роль институциональных инвесторов
- Презентации ведущих промышленных групп страны и экспортно-ориентированных компаний с транспортными активами, их роль в процессах модернизации

** Внимание: скидка не действительна для лиц, уже зарегистрировавших своё участие в конференции и/или семинарах. Любая из скидок предоставляется только на момент регистрации и не может быть совмещена с другими предложениями по скидкам. Все скидки подлежат дополнительному рассмотрению при регистрации.*

СКИДКА 10%
Vip код: AS2253TJ*

Оганизатор: Adam Smith CONFERENCES

При поддержке: Министерство инфраструктуры Украины

КЛЮЧЕВЫЕ ДОКЛАДЧИКИ:

Александр Вилкул
Вице-премьер-министр Украины

Владимир Козак
Министр инфраструктуры Украины

СПОНСОРЫ:

LEMTRANS

Lavrynovych & Partners law firm

CLIFFORD CHANCE

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР:

CTS Centre for Transport Strategies

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР:

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК:

UIA

Tel: +44 20 7017 7444 Fax: +44 20 7017 7447 events@adamsmithconferences.com

www.infrastructureukraine.com

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ В ОДНОМ ЖУРНАЛЕ

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ № 27 (767) 10 июля 2013 г.
Издается с 1998 г.

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ ТРАНСПОРТА

Автотранспорт и дороги 3
Авиация 7
Водный транспорт 11
Железнодорожный транспорт 17

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Международное сотрудничество 23
Официальная часть 27
Государственное регулирование 37
Отраслевое регулирование 40
- Автомобильный транспорт 41
- Водный транспорт 44
- Железнодорожный транспорт 44

ЛОГИСТИКА И ЭКСПЕДИРОВАНИЕ

Организация перевозок 48
- Автомобильный транспорт 48
- Авиационный транспорт 49
- Водный транспорт 50
- Железнодорожный транспорт 52

Топливо 53
Тарифы, налоги, сборы 55
Таможня 56

КОММЕНТАРИИ И ОБЗОРЫ

"День международного экспедитора 2013": актуализация задач 60
Последний рубеж Украинского Придунавья 65
О состоянии нормативно-правового обеспечения осуществляемой в Украине транспортно-экспедиторской деятельности и мерах по его совершенствованию 68
Конференции, семинары, выставки 72

Специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Андрей Спицкий, Тамара Курыленко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф. 167
Тел.: (044) 503-63-73
Заказ № 10814
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии ЧП "ДАР-ГРАНД":
Украина, 18000, Черкассы
ул. Чехова, 53, офис 313
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 3528, 19.10.1998 р.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10814. Наклад 1000 примірників.
Адреса друкарні: ПП "ДАР-ГРАНД", вул. Чехова, 53, оф. 313,
м. Черкаси, 18010, Україна.
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Мнение авторов публикаций может не совпадать с точкой зрения редакции.
Запрещается полное или частичное воспроизведение настоящего издания путем передачи или размножения любым способом без письменного согласия издателя. При цитировании ссылка на "ТРАНСПОРТ" обязательна.
© ТРАНСПОРТ, 2013 г.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

info@transport-journal.com
www. transport-journal.com

При поддержке:

АВТОТРАНСПОРТ И ДОРОГИ

В. Янукович поручил КМУ передать автодороги местного значения местным органам власти

Президент Украины В. Янукович поручил КМУ до конца 2013 г. передать автодороги общего пользования местного значения вместе с соответствующими финресурсами в сферу управления местных органов исполнительной власти, сообщает пресс-служба Президента.

Президент Украины В. Янукович считает недопустимым положение дел, сложившееся в сфере дорожного строительства, в частности в отношении качества автодорог общего пользования и улиц и дорог коммунальной собственности. По словам главы государства, настало время ввести новые подходы в этой сфере и провести ее кардинальное реформирование.

Также установлено задание по подготовке предложений по созданию, начиная с 2014 г., в составе госбюджета Украины Государственного дорожного фонда и обеспечению соответствующего финансирования.

Кроме того, КМУ поручено проработать вопрос относительно производства в Украине битумов высокого качества для обеспечения потребностей дорожников при применении ими новых технологий при проведении работ по строительству и ремонту автомагистралей.

КМУ предлагает ограничить размещение рекламы вдоль автодорог

26.06.2013 г. правительство поддержало разработанный МВД соответствующий законопроект, сообщает пресс-служба КМУ. В случае утверждения закона ВР размещение рекламы будет запрещено: на тротуарах, велосипедных, пешеходных дорожках и аллеях; на расстоянии менее 10 м от проезжей части вне населенных пунктов (сейчас 5 м); над проезжей частью автодорог общего пользования; на разделительных полосах дорог.

Также рекламы не будет на поверхностях и опорах дорожных знаков, устройств освещения, искусственных сооружений, в зоне транспортных развязок, мостов, путепроводов, а также в местах концентрации ДТП и в пределах полосы отвода автодорог общего пользования, сообщает *ЦТС*.

В КМУ обещают завершить реформу "Укравтодора" к концу т.г.

Глава Мининфраструктуры Украины В. Козак рассчитывает, что реформирование "Укравтодора" завершится до конца т.г. "Реформирование "Укравтодора" может произойти только после принятия законов. Законы КМУ направлены в ВР. В частности, мы планируем завершить передачу дорог органам местной власти до конца года и с первого января работать в новых условиях", — заявил В. Козак, сообщает *ЛІГАБізнесІнформ*.

КМУ выделил средства на развитие и содержание автодорог общего пользования

КМУ выделил 973,3 млн грн. на программу "Развитие сети и содержание автомобильных дорог общего пользования".

Средства будут выделены за счет уменьшения объема расходов на выполнение долговых обязательств по кредитам, привлеченным под госгарантии на развитие сети автодорог общего пользования.

Государственному агентству автомобильных дорог ("Укравтодор") поручено согласовать перераспределение расходов с комитетом ВР Украины по вопросам бюджета, а Министерству финансов — внести после согласования соответствующие изменения в роспись госбюджета, сообщает *РБК*.

Донецку выделят средства на очередной этап объездной дороги

КМУ принял решение о предоставлении 5 млрд грн. госгарантий на строительство моста в Запорожье и дорог в Днепропетровске и Донецке, сообщают *Українські Новини*.

Об этом заявил министр инфраструктуры В. Козак.

По словам В. Козака, средства будут выделены для строительства моста в Запорожье, второй очереди объездной дороги в Днепропетровске и четвертой очереди объездной дороги в Донецке.

"Укравтодор" снизит долговое бремя до 10% бюджета через 2—3 года

Госагентство автодорог "Укравтодор" намерено в дальнейшем продолжать привлекать средства у международных финансовых организаций для ремонта и строительства трасс. Об этом заявил глава агентства Е. Прусенко, сообщает пресс-служба ведомства.

Е. Прусенко заявил, что в бюджете денег нет, а международные финучреждения могут предоставить средства на хороших условиях. "Основная проблема — мы вынуждены отдавать в настоящее время краткосрочные кредиты, которые привлекались в 2008—2009 гг. в украинских банках под довольно высокие проценты. Через 2—3 года у нас кривая погашения долговых обязательств выйдет на нормальный уровень — не более 10% от общего бюджета отрасли", — заявил Е. Прусенко.

По его словам, в настоящее время кредиты международных организаций имеют выгодные условия: очень низкие суммарные проценты — до 1,5% годовых, долгосрочность — порядка 30 лет, а также наличие каникул, как правило, 5 лет.

На Харьковской площади в Киеве обещают новую развязку

В 2014 г. начнется строительство мегаразвязки на Харьковской площади, при въезде в Киев с Борисполь-ской трассы.

"На Харьковской площади в распоряжение города вернулся участок земли, зарезервированный под строительство бизнес-центра. Теперь мы можем при условии стабильного финансирования начать строительство.

Окончательная смета еще не определена", — заявил первый замглавы КГГА А. Голубченко.

В "Киевсоюздорпроекте" значимость нового транспортного узла сравнивают с метро на Троещину, сообщает *Depo.ua*.

К концу 2014 г. будет отремонтирован мост через Уды

Васищевский поселковый совет Харьковской обл. по результатам тендера заключил соглашение с ООО "Атлантис восток компани" на реконструкцию моста через реку Уды, сообщает *Вестник госзакупок*. Стоимость ремонта моста — 4,5 млн грн. Средства выделены из госбюджета.

"Дорремстрой" займет средства на ремонт дорог

Депутаты Харьковского горсовета разрешили коммунальному предприятию "Дорремстрой" взять кредит в 32 млн грн. на содержание и ремонт дорог. Деньги будут взяты под залог коммунального имущества.

Какое именно имущество станет залогом, не сообщается. КП "Дорремстрой" должно составить список объектов для передачи под залог. Перечень должен быть согласован с Департаментом строительства и дорожного хозяйства и управлением коммунального имущества и приватизации Департамента экономики и коммунального имущества. В решении сессии допускается, что залогом могут стать не только объекты "Дорремстроя", но и недвижимость, которая находится в коммунальной собственности города, сообщает *Gortransport.kharkov.ua*.

Минтранс РФ планирует удвоить объемы строительства дорог

Министерство транспорта РФ планирует удвоить объемы строительства дорог и ввести в эксплуатацию до 2022 г. 7,6 тыс. км автодорог, следует из плана деятельности министерства.

При этом, за предыдущие 10 лет, закончившиеся в 2012 г., было введено в эксплуатацию 3,8 тыс. км дорог.

С учетом предусмотренных на 2019—2020 гг. ежегодных объемов ввода автодорог общего пользования федерального значения более 1 тыс. км, в 2013—2022 гг. ожидается ввод около 10 тыс. км, что обеспечит выполнение подпункта 10 пункта 3 перечня поручений президента РФ в части мер, направленных на развитие сети автомобильных дорог федерального значения, сообщают *Morvesti.ru*.

Нормативным требованиям в настоящее время отвечают 42,5% автодорог, министерство планирует к 2018 г. увеличить вдвое их протяженность — до 83,2% от всей сети.

Правительство РФ утвердило отчет "Автодора" за 2012 г.

"Автодор" ожидает, что его доходы от сбора платы за проезд увеличатся за 10 лет в 83 раза: с 474 млн руб. в 2011 г. до 2,1 млрд в 2013 г. и 39,5 млрд к 2020 г.

Но пока "Автодор" план не выполняет. В 2012 г. сборы оказались на 42% ниже запланированного — 750 млн руб. против 1,3 млрд. Деньги поступали лишь с двух платных участков, оба на трассе М-4 "Дон" от Москвы до Новороссийска: 22,7 км в Московской области и 47 км — в Липецкой, сообщает *РЖД-Партнер*.

Причина недобора — задержки ввода участков в эксплуатацию. Отрезок в Московской области стал платным лишь в октябре 2012 г., а не в апреле. Также предполагалось, что в 2012 г. на М-4 "Дон" заработают еще 4 платных участка. Но их запуск задержался из-за оформления земли под пункты взимания платы, участки должны заработать не позднее октября.

В Москве установят "зебры" из гранита

В Москве стартует пилотный проект по созданию рельефных пешеходных переходов. Приподнятые на 10 см "зебры" сделают из гранита, а в некоторых местах их оборудуют желтыми светодиодными светофорами, которые будут загораться при появлении пешехода, сообщает *М24*.

Нововведение появится по 12 адресам, подобранным префектурами, специалистами департамента транспорта и экспертным центром Probok.Net. В центре рельефные "зебры" появятся на Никитском бульваре у домов № 11 и № 12, а также в районе дома № 8 по улице Казакова и около дома № 16.

Переходить перекрестки в Москве разрешат по диагонали.

Российские и американские дорожники подготовят Меморандум о сотрудничестве

В Москве состоялась рабочая встреча руководителя "Росавтодора" Р. Старовойта с главой Федеральной дорожной администрации Департамента транспорта США Виктором Мендезом.

Стороны рассмотрели вопросы, связанные с подготовкой проекта двустороннего Меморандума о сотрудничестве, который позволит создать общую платформу для взаимодействия и максимально эффективного использования знаний и опыта российских и американских экспертов, сообщает *Гудок*.

Руководители дорожных ведомств России и США обсудили приоритетные задачи, стоящие перед транспортными специалистами обеих стран, а также отметили изменения, произошедшие со времени предыдущего визита В. Мендеза в Москву в октябре 2011 г.

Четвертое транспортное кольцо в Москве решили не строить

3 хордовые магистрали заменят запланированное ранее Четвертое транспортное кольцо (ЧТК) в Москве. Магистрали будут иметь выходы на Московскую кольцевую автодорогу (МКАД), сообщает пресс-служба комитета государственного строительного надзора Москвы.

Ожидается, что такая система будет на 20% более эффективной, чем замкнутое кольцевое движение. По словам и.о. заммэра Москвы по вопросам строительства Марата Хуснуллина, стоит задача соединить Северо-Западную и Северо-Восточную хорды с платной дорогой Москва—Санкт-Петербург в районе Бусиновской развязки, а Южная рокада должна пересекаться с хордами в районе Рублевского шоссе и в районе развязки Вешняки—Люберцы. Предполагается, что все магистрали будут иметь выходы на МКАД.

В Иваново на ремонт дорог в 2013 г. выделят средства

В Иваново на реконструкцию автомагистралей и строительство транзитных дорог для вывода большегрузных автомобилей из центра города в 2013 г. будет затрачено порядка 950 млн руб. из муниципального бюджета и областного дорожного фонда, сообщает *Alltransnews.ru*.

Об этом заявил глава администрации города Иваново А. Кузьмичев.

По его словам, размер субсидии из дорожного фонда Ивановской обл. в 2013 г. составляет 494 млн руб. Все остальное — средства из городского бюджета.

В Беларуси предприятия дорожного хозяйства объединяются в холдинг "Белавтодор"

Советом Министров Республики Беларусь принято постановление "О совершенствовании управления республиканским дорожным хозяйством", в соответствии с которым в хозяйственное ведение РУП "Белавтодор" передаются принадлежащие Республике Беларусь акции ряда открытых акционерных обществ (всего 9 организаций), а также к "Белавтодору" присоединяется ряд государственных организаций (всего 12). В перечень ОАО, акции которых передаются в "Белавтодор", вошли следующие организации: "Дорожно-строительный трест № 1, г. Витебск", "Дорожно-строительный трест № 2, г. Гомель", "Дорожно-строительный трест № 3", "Дорожно-строительный трест № 4, г. Брест", "Дорожно-строительный трест № 5", "Дорожно-строительный трест № 6", "Дорожно-строительный трест № 7", "Строительно-монтажный трест № 8", "Дорожно-строительное управление № 1, г. Рогачев", "Дорожно-строительное управление № 45, г. Витебск", "Дорожно-строительное управление № 64, г. Борисов", "Мостострой", "Мостостроительный отряд № 58", "Мостоотряд № 88", "Мостоотряд № 425", "Белдортранс", "Белдортехника", "Дорстройиндустрия", "Автомагистраль". В перечень государственных организаций, присоединяемых к "Белавтодору", вошли: РУП "Минскавтодор-Центр", РУП "Брествтодор", РУП "Витебскавтодор", РУП "Гомельавтодор", РУП "Гродноавтодор", РУП "Могилевавтодор", РУП "Белдорсвязь", РУП "Белдорцентр", РДУП "БелдорНИИ", РУП "Белгипродор", РУП "Белдорресурс", ГУО "Белдорстрой", сообщает пресс-служба "Белавтодора".

С начала т.г. уложено 377 км автомагистрали "Западная Европа—Западный Китай"

Основной целью Государственной программы "Развитие транспортной инфраструктуры Казахстана до 2020 г." является формирование современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей расширение возможности экономического роста Казахстана и удовлетворение потребности населения в транспортных услугах.

Программа ориентирована на повышение конкурентоспособности транспортной системы Казахстана и реализацию транзитного потенциала страны, создание новых рабочих мест, а также повышение уровня безопасности и качества обслуживания на транспорте.

Разрабатываемый документ предусматривает внедрение национальных стандартов качества, в соответствии с которыми будут не только оказываться услуги пассажирских перевозок, но и строиться новые автовокзалы, автостанции, железнодорожные вокзалы, аэродромы, а также реконструироваться уже существующие, сообщает *Zakon.kz.*

Так, к 2020 г. запланировано строительство новых 9 автовокзалов и 61 автостанции в районных центрах, 733 пунктов обслуживания пассажиров в селах и аулах, 1104 стоянок такси в городах.

Кроме этого, программа развития транспортной инфраструктуры включает в себя дальнейшее развитие сети автодорог. Так, в период 2013—2020 гг. планируется охватить ремонтными работами 21390 км (в т.ч. реконструкцией — 11390 км) дорог республиканского значения. Планируется завершить реконструкцию 6 международных коридоров.

В Казахстане началось строительство дороги Астана—Темиртау

Состоялся запуск проекта по строительству автодороги "Астана—Темиртау".

Министр транспорта и коммуникаций А. Жумагалиев заявил, что строительство участка Астана—Темиртау протяженностью 178 км планируется завершить в 2016 г. В последующем по данному направлению предусматривается построить дорогу от Караганды до Алматы. Завершатся работы в 2019 г., сообщает *Mtk.gov.kz.*

Китайцы завершают строительство автодорожного тоннеля в Таджикистане

Завершается строительство автотранспортного тоннеля "Чормагзак", который расположен в 27 км к востоку от Душанбе. Генеральный подрядчик строительства — китайская компания China road — работает с опережением графика, сообщает *ChinaPRO.* Объект планируется сдать в сентябре 2013 г. Реализация проекта началась в марте 2010 г. Длина тоннеля составит 4430 м, сообщает *ЦТС.*

Инвестиции в проект оцениваются в $68 млн.

В Латвии к строительству дорог нужно привлекать частные компании

Для строительства дорог в Латвии нужно срочно привлекать частных предпринимателей, заявил министр финансов Андрис Вилкс, сообщает *LETA*.

По его словам, партнерство государства и частных предпринимателей является наиболее эффективным способом улучшения состояния дорог, к тому же это минимизирует влияние на госбюджет.

"КАМАЗ" увеличил свою долю на рынке

За 1 полугодие т.г. продажи Камазов упали на 11,3% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г.

"Замедление темпов экономического роста в России, естественно, сказалось на рынке. Перспективы развития компании в такой ситуации гарантировать невозможно. С каждым месяцем работать сложнее — покупатели урезают инвестиционный бюджет, не обновляют автопарк. Но дилерская сеть с планом справляется, так что пересматривать текущий бюджет пока рано", — заявил гендиректор "КАМАЗа" С. Когогин.

За 1 полугодие т.г. на предприятии выпущено почти 24,5 тыс. машкомплектов (-7%), тогда как за 6 мес. 2012 г. было изготовлено 26,35 тыс. При этом в июне т.г. автозавод изготовил и сдал более 4,4 тыс. машкомплектов, сообщает *Truckmarket.ru.*

В июне т.г. выпущено запчастей на 1,43 млрд руб. (на 130 млн руб. больше, чем в 2012 г.), а за 1 полугодие — почти на 7,4 млрд руб. (2012 г. — 6,7 млрд руб.). Выпуск продукции диверсификации в июне т.г. составил 834,5 млн руб., а всего с начала т.г. — более 6,2 млрд руб.

В январе—июне было продано 17,3 тыс. Камазов (-11,3%). При этом предприятие увеличило свою долю на рынке до 45,4% по сравнению с 37,7% в 2012 г.

В России будут выпускать кабины грузовиков Volvo и Renault

В Калуге состоялась торжественная церемония закладки первого камня в основание завода по производству кабин для грузовиков Volvo и Renault.

Инвестиции в строительство нового калужского завода составят свыше EUR90 млн. Проектная мощность

предприятия — 15 тыс. кабин ежегодно. Ими будут комплектоваться выпускаемые в Калуге грузовые автомобили марок Volvo и Renault. Предполагаемый штат персонала — 350 сотрудников. Площадь завода — 25000 кв. м. Ввод в эксплуатацию — 2014 г. Планируется достижение 45% уровня локализации по полнокомплектным кабинам, сообщает *Autoprofi.ua*.

Развозной автомобиль Fiat Scudo обновили

Концерн Fiat начинает продажи модели Scudo, получившей обновленный интерьер и экстерьер, а также более богатое оснащение.

Автомобили Fiat Scudo предлагаются в трех кузовных вариантах: грузовом Cargo, а также в грузопассажирском и чисто пассажирском Combi и Panorama соответственно. Грузовые версии выпускаются с двумя колесными базами на выбор (3,0 и 3,12 м), со стандартной или высокой крышей. Внутренняя длина грузового отсека составляет 2,25 или 2,58 м, а полезный объем — 5, 6 или 7 м куб. Машина имеет два исполнения по грузоподъемности — 1000 или 1200 кг. Линейка двигателей Евро-5 включает 3 турбодизеля: 1,6-литровый в 90 л.с. и 2,0-литровый мощностью 130 или 160 л.с., сообщает *Truckmarket.ru*.

Депутаты ВР собираются ввести штрафы для нелегальных такси

На рассмотрение Верховной Рады внесен законопроект "О перевозке на такси и перевозке на заказ", который должен урегулировать рынок пассажирских перевозок на такси.

Авторы документа — "регионалы" В. Поляков и Д. Святаш, а также внефракционный В. Немилостивый — объясняют свою инициативу высоким уровнем тенизации рынка такси.

"Около 85% участников таксомоторного рынка страны находится в тени. В Киеве — около 95%. Объем теневого рынка легковых автомобильных перевозок в масштабах Украины составляет более 20 млрд грн. в год, в Киеве — около 2 млрд грн.", — отмечается в пояснительной записке, сообщает *Gortransport.kharkov.ua*.

Депутаты заявляют, что при нынешнем законодательстве перевозками может заниматься практически каждый водитель без какого-либо разрешения и регистрации предпринимательской деятельности. За несоответствие требованиям законодательства таксистов будут привлекать к административной ответственности. В частности, за это предлагается ввести штраф в размере 1700 грн. за первое нарушение и 3400 грн. за последующие.

"Днепропетровский электротранспорт" возьмет кредит в 10 млн грн.

Днепропетровский городской совет разрешил своему коммунальному предприятию "Днепропетровский электротранспорт" взять кредит в 10 млн грн. для ввода электронной системы оплаты проезда в общественном транспорте. Об этом заявил председатель Днепропетровского горсовета И. Куличенко.

Депутаты приняли решение о разрешении КП "Днепропетровский электротранспорт" взять кредит на 5 лет под 23% годовых. Банковское учреждение будет определенно путем проведения тендера. Средства будут направлены на внедрение электронной системы оплаты проезда в трамваях и троллейбусах, сообщает пресс-служба ВААПа.

D&H Equipment выпустила передвижную асфальтосмесительную установку

Компания D&H Equipment заявила о своей новой разработке — передвижной асфальтосмесительной установке, предназначенной для смешивания полимерного модифицированного асфальта и резиноасфальтовых дорожных покрытий. При этом, мо-

дельный индекс новинки, равно как и дата ее выхода на рынок, пока не называются, сообщает *Truckmarket.ru.*

Производитель заявляет, что машина может работать как с полимерными соединениями (содержание до 15%), так и с асфальторезиновым полотном (до 22%), используя конструкцию с горизонтальной смесительной камерой. При этом также возможно смешивание различных вяжущих материалов.

В КГГА состоялась презентация "Единой системы электронных платежей в общественном транспорте Киева"

В КГГА 27.07.2013 г. финансовая компания AlfaPay terminal, выигравшая весной инвестиционный конкурс на внедрение "Единой системы электронных платежей в общественном транспорте г. Киева", совместно с харьковской группой компаний (ГК) "ЛОТ" провела презентацию модели упомянутой выше системы, сообщает *РБК-Украина*.

Сама система и оборудование для нее разработаны и серийно выпускаются в Украине ГК "ЛОТ" уже более 12 лет.

Инвестор совместно с ГК "ЛОТ" планирует начать внедрение данной системы уже в т.г. Возможности системы произвели на присутствовавших на презентации положительное впечатление. Особо были отмечены современность и высокотехнологичность системы отечественного производства, а также полная адаптация системы к киевским реалиям, что значительно отличает ее от зарубежных аналогов.

Движение московских автобусов будет видно на новых табло

Системы на базе "ГЛОНАСС", которые до конца 2013 г. власти Москвы планируют установить на всех автобусах, позволят пассажирам отслеживать их движение на информационных табло или при помощи мобильного телефона.

Благодаря системам диспетчеры смогут оперативно реагировать на дорожные ситуации. "Уже на следующей неделе мы объявим окончательные процедуры инсталляции системы на базе "ГЛОНАСС". Диспетчеры будут видеть каждый автобус в реальном времени, и при заторе можно будет принимать решение в момент возникновения проблемы, не дожидаясь, когда автобус доберется до конечного пункта маршрута", — заявил и.о. первого заместителя московского департамента транспорта Е. Михайлов.

Всего, по его словам, в Москве появятся 600 электронных табло на остановках общественного транспорта. Для пассажиров разработают приложение с системой навигации для мобильных устройств, сообщает *Гудок.*

АВИАЦИЯ

Депутаты хотят лишить украинские авиакомпании налоговых льгот на импорт самолетов

3.07.2013 г. в парламенте зарегистрирован законопроект, предполагающий отмену налоговых льгот для авиакомпаний, ввозящих в Украину самолеты на условиях оперативного лизинга. Авторами документа выступили депутаты-коммунисты С. Килинкаров и О. Калетник.

В настоящее время в отношении ВС, ввозимых на территорию страны украинскими авиакомпаниями по договорам оперативного лизинга, действует таможенный режим временного ввоза с полным освобождением от таможенных выплат. Депутаты предлагают отменить льготы "с целью достижения одинаковых условий для самолетов импортного и отечественного производства и предотвращения выведения лизинговых платежей за рубеж". В пояснительной записке к законопроекту в т.ч. отмечается, что в настоящее время износ авитехники, эксплуатируемой в Украине, превышает 70%. "Необходимо принять комплексные меры для обновления парка самолетов современными образцами авиатехники, выпускаемыми отечественными предприятиями самолетостроения, а существование данной льготы не позволяет это реализовать", — поясняют авторы законопроекта. По их расчетам отмена льгот дополнительно принесет в госбюджет до 2 млрд грн. в год, сообщает *wing.com.ua*.

Завод 410 ГА запустил новый ангар для удаления лакокрасочных покрытий с самолетов

В первой декаде июля т.г. вице-премьер-министр Украины А. Вилкул открыл новый ангар Завода 410 ГА. Также в торжественном мероприятии приняли участие президент АО "Мотор Сич" В. Богуслаев и гендиректор Завода 410 ГА С. Подреза.

Новый ангар оснащен современным оборудованием и предназначен для удаления с помощью новейших технологий лакокрасочных покрытий с самолетов, которые подлежат ремонту. В помещении установлено новое оборудование для нанесения экологически чистой смывки и современное вентиляционное оборудование.

Вице-премьер-министр отметил, что с 2010 г. по 2013 г. на украинских предприятиях в 1,7 раза возросли объемы работ по ремонту авиадвигателей (с 200 млн грн. до более 350 млн грн.). Ожидается, что в 2013 г. эта сумма возрастет еще в 1,3 раза.

Справка. *Завод 410 ГА предоставляет широкий спектр услуг по ремонту, модернизации и восстановлению авиамарки "Антонов", в т.ч. Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32, Ан-72, Ан-74.*

Проведение конкурса на передачу в концессию "Борисполя" в настоящее время нецелесообразно

Об этом 3.07.2013 г. заявил журналистам на брифинге министр инфраструктуры В. Козак. "Мы пока не объявляли конкурс, и в ближайшее время мы этот вопрос поднимать не станем. Нет необходимости делать это", — сказал министр. При этом он отметил, что предложений со стороны потенциальных концессионеров в настоящее время также нет. В. Козак подчеркнул, что инициатива передать аэропорт в концессию исходила не от него.

Справка. *Передача аэропорта в концессию была идеей Б. Колесникова, ранее занимавшего пост вице-премьера, министра инфраструктуры (в настоящее время занимает пост председателя парламентского комитета по транспорту и связи).*

Б. Колесников до сих пор считает, что отказ от концессии — минус для развития аэропорта. По его мнению, с частным концессионером было бы проще договариваться относительно открытия в аэропорту кафе или магазина (в настоящее время на это надо получить согласие ФГИУ и это сложно делать из-за бюрократической процедуры.

Кроме того, Б. Колесников отмечает, что новый терминал D "Борисполя" нужно перестраивать (т.к. в нем нет трансферной зоны, что крайне необходимо). Инвестор нужен, чтобы достроить 34 тыс. кв. м для смешанной зоны.

Чешская Eximas договорилась с "Украэрорухом" о модернизации радиолокаторов на EUR12 млн

Компания Eximas Co., Ltd., spol. s.r.o. (Чехия) победила в тендере на оказание услуг госпредприятию обслуживания воздушного движения "Украэрорух". В частности, до 2016 г. Eximas окажет госпредприятию услуги по модернизации первичных обзорных радиолокаторов из состава радиолокационных комплексов ТРЛК-10 на сумму EUR11,984 млн (без НДС). Соответствующий договор был заключен 27.06.2013 г., сообщает *tbu.com.ua*.

В терминале D аэропорта "Борисполь" начали работать мобильные пункты питания

В терминале D аэропорта "Борисполь" решили вопрос обеспечения пассажиров питанием и напитками во время ожидания рейсов: в аэровокзальном комплексе начала работать международная компания DO&CO, имеющая опыт работы в ведущих аэропортах мира, в частности в Вене, Нью-Йорке, Лондоне, Стамбуле. За первые два дня услугами мобильного пункта питания воспользовалась 1000 пассажиров.

В настоящее время работает мобильная точка в зоне регистрации терминала D, но вскоре будет открыта вторая точка — в режимной зоне. Ценовая политика заведения — выше среднего. Ресторан работает 24 часа в сутки.

Справка. *Мобильные пункты питания в "Борисполе" — временное решение. Они будут действовать до разрешения всех процедурных моментов с ФГИУ относительно оформления документов на аренду площадей для стационарных кафе и ресторанов.*

ФГИУ объявил конкурсы на размещение кафе и duty free в терминале D "Борисполя"

ФГИУ объявил о намерении передать в аренду 3,25 тыс. кв. м площади в терминале D аэропорта "Борисполь" под размещение ресторанов, кафе, магазинов беспошлинной торговли (duty free), а также супермаркета. Согласно объявлению в газете *Ведомости приватизации*, максимальный срок аренды для всех помещений составляет 2 года и 11 месяцев.

Для размещения двух ресторанов на втором и четвертом этажах терминала предложены два помещения площадью 776 кв. м и 510 кв. м (оценочная стоимость имущества по независимой оценке составляет 36,235 млн грн. и 25,639 млн грн. соответственно), под кафе для продажи подакцизных товаров — помещение площадью 100,3 кв. м (5,407 млн грн.) на втором этаже терминала.

Кроме того, предлагается нежилое помещение площадью 345,3 кв. м (17,875 млн грн.) под супермаркет. Для размещения магазинов беспошлинной торговли предложено 11 помещений площадью от 36,9 до 235 кв. м, размещенных на третьем и четвертом этажах терминала, сообщает *ЦТС*.

Испанский лоукост Volotea начнет полеты в Жуляны

Испанская бюджетная авиакомпания Volotea подтвердила свои намерения начать полеты из/в аэропорт "Киев" (Жуляны) с 2014 г. Возможные направления, которые в настоящее время рассматривает Volotea, это города Европы: Мадрид, Марсель, Порту, Болонья, Берлин, Бухарест, Краков, Дублин, София, Штутгарт, Манчестер.

Справка. *Volotea — испанская бюджетная авиакомпания, штаб-квартира которой расположена в Барселоне. Флот состоит из 9 однотипных самолетов Boeing 717, рассчитанных на перевозку 125 пассажиров.*

Примечание. *С 15.09.2013 г. в Жулянах начнет обслуживаться авиакомпания flyDubai, которая будет выполнять полеты в Дубай на самолете Boeing 737-800, сообщает* ЦТС.

Харьковский аэропорт ведет переговоры об открытии рейсов в Ригу и Милан

Международный аэропорт "Харьков" ведет переговоры с Air Baltic об открытии прямого авиарейса Харьков—Рига (Латвия). По словам руководства аэропорта, возможно, рейс в Ригу появится в конце т.г.

Отмечено, что в рижском аэропорту, где базируется эта авиакомпания, очень удобно пересаживаться на рейсы в другие города. В целом страны Балтики востребованы авиапассажирами из Восточной Украины.

Также ведутся переговоры с авиаперевозчиками (в т.ч. с "Визз Эйр") об открытии из Харькова рейсов в Германию, Италию, Францию и Англию. Возможно, будет открыт рейс в Милан через аэропорт "Бергамо", сообщает *wing.com.ua*.

В "Шереметьево" зафиксирован новый максимум по пассажиропотоку и ВПО

МА "Шереметьево" зафиксировал новый исторический максимум по основным производственным показателям. Так, 1.07.2013 г. суточный пассажиропоток аэропорта составил 111,87 тыс. чел., что на 25% превышает показатель за аналогичный период 2012 г. Предыдущий исторический максимум по числу обслуженных пассажиров за сутки составил 107 тыс. человек и был зафиксирован в июне 2013 г.

Кроме того, 1.07.2013 г. было обеспечено выполнение 810 взлетно-посадочных операций (ВПО), что на 14% больше, чем в 2012 г. и также является историческим максимумом для "Шереметьево". Предыдущий рекорд по данному показателю равнялся 773 ВПО в сутки и был установлен 23.06.2013 г.

За 6 месяцев пассажиропоток аэропорта "Пулково" превысил 5,6 млн человек

За 6 месяцев 2013 г. пассажиропоток аэропорта "Пулково" (С.-Петербург) увеличился на 15,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — до 5,64 млн человек.

В июне пассажиропоток составил 1,44 млн человек, увеличившись на 17% по отношению к июню 2012 г.

28.06.2013 г. аэропорт обслужил почти 58 тыс. человек в сутки, что является абсолютным для него рекордом. Если динамика роста сохранится, по итогам года пассажиропоток "Пулково" превысит 12,5 млн человек, сообщает *aex.ru*.

Примечание. *В декабре 2013 г. будет введен в эксплуатацию новый терминал аэропорта "Пулково".*

Приватизацию "Внуково" предлагается полностью завершить до 2016 г.

Приватизацию ОАО "Аэропорт Внуково" и ОАО "Международный аэропорт Внуково" предлагается полностью завершить до 2016 г. Об этом 27.06.2013 г. заявил на заседании правительства министр экономразвития РФ А. Улюкаев.

Он в т.ч. отметил, что часть средств, вырученных от приватизации, пойдет на развитие самих компаний и на увеличение их уставных капиталов, а часть пополнит бюджет.

Справка. *В настоящее время в собственности государства находится 74,4% ОАО "Аэропорт Внуково" и 25% плюс 1 акция ОАО "Международный аэропорт Внуково", сообщает* aviaport.ru.

Аэропорт Нижнего Новгорода планирует увеличить пассажиропоток

В 2013 г. ОАО "Международный аэропорт Нижний Новгород" планирует увеличить пассажиропоток на 16,1% по сравнению с 2012 г. — до 867,57 тыс. человек. Этого показателя аэропорт планирует достичь за счет увеличения частоты полетов и загрузки на рейс на существующих регулярных направлениях, открытия новых маршрутов, а также укрепления позиций бизнес-авиации.

Кроме того, в 2013 г. планируется увеличение отправки пассажиров на 17,9% — до 433,79 тыс. и увеличение количества самолетовылетов на 3,7% — до 7,09 тыс., сообщает *aex.ru.*

На реконструкцию аэродрома Нижнего Новгорода направят более 4,4 млрд руб.

В 2014—2017 гг. будет проведена комлексная реконструкция аэродромной инфраструктуры аэропорта Нижнего Новгорода. Заказчиком-застройщиком реконструкции является ФГУП "Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)". Предварительная стоимость реконструкции — порядка 4,45 млрд руб.

Проект в т.ч. предусматривает реконструкцию ИВПП № 1, а также реконструкцию МРД. Кроме того, планируется строительство объектов управления воздушным движением и радиотехнического обеспечения полетов, в т.ч. командно-диспетчерского пункта.

Реконструкция аэродрома будет проходить в рамках ФЦП "Развитие транспортной системы России".

В Международном аэропорту "Сочи" установлено аромаоборудование

Компания "Базэл Аэро" начала реализацию концепции аромамаркетинга в международном аэропорту "Сочи". В частности, в секторе прилета и выдачи багажа установлено специальное оборудование для ароматизации воздуха и создания уникальной атмосферы для пассажиров, прибывших на курорт. Теперь их будет встречать "запах отпуска", основанный на аромате кокосового ореха, сообщает *aviaru.net.*

После реконструкции открылся варшавский аэропорт Модлин

Бюро гражданской авиации Польши сообщает о том, что аэропорт Варшавы "Модлин" снова открыт для европейских авиакомпаний после шести месяцев работ на взлетной полосе.

Тем не менее авиакомпании не спешат в этот аэропорт. В частности, руководство Ryanair заявило, что не будет менять намеченную на 2.09.2013 г. дату своего возвращения в Польшу. А лоукостер Wizz Air сначала захотела убедиться, что аэропорт будет хорошо функционировать, прежде чем организовывать рейсы.

Справка. *Аэропорт "Модлин" был открыт в июле 2012 г. и имел основной целью привлечь авиакомпании, работающие по системе лоукост. В декабре 2012 г. аэропорт был закрыт на реконструкцию из-за трещин на взлетной полосе, сообщает* euromag.ru.

Правительство Франции продаст около 10% акций Aeroports De Paris

Правительство Франции в целях уменьшения дефицита бюджета, который в т.г. может составить 4% (а не 3,7%, как планировалось ранее) приняло решение продать почти 10% акций оператора парижских аэропортов Aeroports de Paris. Покупателями акций на общую сумму EUR738 млн станут отделение банка Credit Agricole и строительный холдинг Vinci SA. После продажи акций французское правительство останется мажоритарным акционером Aeroports de Paris с 50,6% акций.

Примечание. *Ранее в т.г. Франция продала принадлежащие ей 3,1% акций авиадвигателестроительной компании Safran SA за EUR449 млн и снизила свою долю в концерне EADS с 15 до 12%, сообщает* aviaport.ru.

Еврокомиссия намерена осложнить предоставление госпомощи аэропортам и авиакомпаниям

Европейские органы по регулированию конкуренции планируют осложнить процесс предоставления госпомощи убыточным аэропортам, а также обеспечить гарантии того, что бюджетные авиакомпании не получат несправедливое преимущество от госпомощи над обычными перевозчиками.

В соответствии с новыми правилами аэропортам теперь нужно будет предоставлять бизнес-план, чтобы заручиться одобрением европейских регуляторов на дальнейшее получение госпомощи. Кроме того, крупным аэропортам с пассажиропотоком более 5 млн человек в год вообще будет закрыт доступ к получению поддержки государства. Авиалинии, работающие в аэропортах с пассажиропотоком менее 3 млн человек в год, смогут получать помощь на запуск новых маршрутов, однако она будет ограничена временными рамками.

Новые правила могут вступить в силу уже в начале 2014 г., сообщает *РБК.*

SWISS вводит полубюджетные внутриевропейские рейсы из Женевы

Авиакомпания SWISS приняла решение перевести на полубюджетную модель европейские рейсы из своей женевской базы. Пассажиры смогут выбирать тариф без включенного багажа, а также бронировать билеты в одну сторону по цене от 38 швейцарских франков (EUR31). На рейсы в Россию, а также в Барселону и Цюрих, новая система не распространяется, сообщает *aviakvitok.com.ua.*

Справка. *На нововведение швейцарский национальный перевозчик пошел из-за сильной конкуренции с бюджетной компанией easyJet, одной из баз которой также является Женева. Новая система европейских тарифов SWISS будут действовать для рейсов с 1.09.2013 г. Она включает 2 вида тарифов экономкласса: Economy Light и Economy Flex.*

Первый из них содержит запрет на отмену и изменение бронирования и не предусматривает бесплатный провоз багажа. На многих направлениях минимальной ценой билета в одну сторону по этому тарифу будет 38—39 франков (EUR31).

Тариф Flex во всех случаях на 50 франков (EUR40) выше. Он предусмат-

ривает бесплатный провоз одного места багажа, а также возможность возврата и обмена билета.

Примечание. *Несколькими месяцами ранее тарифы без включенного багажа уже ввели на части своих европейских рейсов KLM, Lufthansa, Air France и British Airways, сообщает* Travel.ru.

Операционная прибыль "Трансаэро" по МСФО в 2012 г. превысила 8 млрд руб.

По сообщению пресс-службы ОАО "Авиационная компания "Трансаэро", в 2012 г. операционная прибыль авиакомпании по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) составила 8053446 тыс. руб.

Показатель Долг/EBITDA (7,1 по итогам 2012 г.), являющийся одним из основных коэффициентов, используемых при оценке финансовой устойчивости, находится у "Трансаэро" на уровне рынка и вполне сопоставим с показателями целого ряда ведущих мировых авиакомпаний.

Выручка от авиаперевозок и других услуг "Трансаэро" составила в 2012 г. 91843543 тыс. руб. (против 68225988 тыс. руб. в 2011 г.), а прибыль до налогообложения по МСФО — 276093 тыс. руб. (против 2192434 тыс. руб. в 2011 г.), сообщает *aex.ru.*

"ЮТэйр" увеличила чистую прибыль на 41,6%

В Ханты-Мансийске состоялось годовое общее собрание акционеров ОАО "Авиакомпания "ЮТэйр", на котором были утверждены показатели годовой бухгалтерской отчетности и годовой отчет авиакомпании.

В частности, было отмечено, что пассажиропоток авиакомпании в 2012 г. возрос на 33,5% по сравнению с 2011 г. — до 7,77 млн чел.; пассажирооборот составил 15,166 млрд пасс. км (+36,4%). Внутренними рейсами воспользовались более 5,522 млн чел. (+26,6%), международными — 2,247 млн чел. (+54,2%). В 2012 г. было открыто более 30 новых маршрутов.

По результатам 2012 г. ОАО "Авиакомпания "ЮТэйр" увеличило чистую прибыль на 41,6% по сравнению с 2011 г. — до 369,894 млн руб.

Пассажирские авиаперевозки составили 63,6% в структуре доходов авиакомпании в 2012 г., сообщает *aviaport.ru.*

Акционеры утвердили размер дивидендов — 0,20 руб. на одну обыкновенную именную акцию, что на 42,8% больше, чем в 2012 г.

"Трансаэро" заняла 1 место по пассажирообороту на международных воздушных линиях

В соответствии с официальными данными Транспортной клиринговой палаты (ТКП) в мае 2013 г. пассажирооборот АК "Трансаэро" на международных воздушных линиях составил 3,27 млрд пасс.км (+37,5% к маю 2012 г.) — это самый высокий результат в гражданской авиации России.

На международных воздушных линиях в мае т.г. "Трансаэро" перевезла 926,349 млн пассажиров (+46,3%).

Всего в мае 2013 г. на международных и внутренних авиалиниях "Трансаэро" перевезла более 1,142 млн пассажиров, что на 36,9% больше, чем в мае 2012 г. Общий пассажирооборот компании составил 3,976 млрд пасс.км — на 29,5% больше, чем в мае 2012 г. По данным ТКП, "Трансаэро" по этим показателям продемонстрировала самые высокие темпы роста среди пятерки крупнейших авиаперевозчиков РФ, сообщает *aviaru.net.*

Государство сохранит за собой часть акций "Аэрофлота"

Правительство РФ утвердило проект плана приватизации до 2016 г. В соответствии с документом, государство сохранит за собой 25% плюс 1 акция "Аэрофлота" (ранее предлагалось продать пакет в 51,17% полностью). Остальное будет продано частным инвесторам. Также рассматривается размещение на бирже, сообщает *aex.ru*.

Примечание. *Менеджеры "Аэрофлота" считают, что акции авиакомпании могут быть интересны американским фондам — традиционно они с удовольствием инвестируют в транспортные активы, например владеют 10% Lufthansa.*

"Трансаэро" и "ЮТэйр" стали стратегическими партнерами

Авиакомпании "Трансаэро" и "ЮТэйр" подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве. Оно направлено на развитие внутреннего российского и международного рынков пассажирских и грузовых авиационных перевозок.

Стороны в кратчайшие сроки рассмотрят предложения по заключению соглашений интерлайн, специального прорейтового соглашения, соглашения о передаче пассажиров в сбойной ситуации, а также соглашения о совместной эксплуатации авиалиний. Авиакомпании предпримут также шаги по синхронизации расписаний, частотности рейсов в целях обеспечения максимально удобных стыковок в аэропортах оперирования, по объединению систем мотивации часто летающих пассажиров.

Помимо прочего, авиакомпании будут совместно проводить работу по обучению и повышению квалификации персонала, техобслуживанию и ремонту авиатехники, контролю соответствия стандартам качества, улучшению сервиса на борту, улучшению наземного обслуживания, сообщает *aex.ru.*

"Эйр Астана" прошла процедуру сертификации соответствия безопасности полетов IOSA

Авиакомпания "Эйр Астана" прошла процедуру сертификации соответствия безопасности полетов IOSA Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) и ждет подтверждения прохождения аудита.

Программа производственного аудита IOSA (IATA Operational Safety Audit) направлена на оценку систем эксплуатационного управления, обеспечения безопасности, систем контроля и гарантии качества предоставляемых услуг. В ходе аудита проводится независимая проверка документации авиакомпании и выполнение более чем 900 стандартов и рекомендуемых практик IOSA.

Данные стандарты затрагивают все аспекты деятельности авиаперевозчика, включая организационную структуру и управление компанией, летную эксплуатацию, управление полетами и диспетчерскую службу, инженерно-техническое обслуживание самолетов, обеспечение безопасности полетов, наземное обслуживание самолетов и перевозку грузов.

Air China начала предоставлять услуги спутникового Интернета на борту своих самолетов

Китайская государственная авиакомпания Air China первой в стране начала предоставлять услуги спутникового Интернета на борту своих самолетов. Пока данная услуга доступна лишь на борту лайнеров Airbus A330-300 (их в парке компании около 10). Ко второму полугодию 2014 г. перевозчик планирует увеличить количество самолетов с Интернетом до 80.

В Air China уверяют, что воздушным Wi-Fi на борту все желающие могут пользоваться бесплатно, а стои-

мость билетов на рейсы с такой услугой не будет выше обычной.

Систему беспроводного доступа в интернет установила Пекинская компания морской коммуникации и навигации при Министерстве транспорта КНР.

Airbus наращивает портфель заказов

По состоянию на конец июня 2013 г. портфель заказов европейской авиастроительной корпорации Airbus включал 722 лайнера. Большинство твердых контрактов было заключено во время авиакосмического салона в Ле Бурже, прошедшего в июне т.г. В мае т.г. у Airbus были заказы на поставку 517 лайнеров, а после авиашоу — уже на 758 самолетов (впоследствии авиаперевозчики и лизинговые компании отказались от 36 заказанных машин).

British Airways получила первый самолет Boeing 787 Dreamliner

Компания Boeing поставила первый самолет Dreamliner авиакомпании British Airways. С 1.09.2013 г. он начнет выполнять рейсы из аэропорта "Хитроу" в Торонто, а с 1.10.2013 г. — из "Хитроу" в "Ньюарк". Самолет Dreamliner авиакомпании British Airways рассчитан на перевозку до 214 пассажиров: 35 кресел в салоне класса Club World, 25 — в World Traveller Plus и 154 кресла — в World Traveller.

Примечание. *Это первый из 24 самолетов Dreamliner, заказанных British Airways. Кроме того, недавно IAG сообщила о том, что она реализует опцион на 18 воздушных судов 787, причем 12 из них относятся к модификации 787-10, сообщает* aex.ru.

По словам У. Уолша — главы группы компаний International Airlines Group (IAG), которая владеет British Airways, самолеты серии 787 станут основой парка British Airways в ближайшие несколько лет.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Результаты работы Евпаторийского МТП за 1 полугодие 2013 г.

По итогам работы за 1 полугодие т.г. порт перевыполнил показатель 2012 г. по грузопереработке на 47%. Относительно плановых показателей на 1 полугодие т.г. опережение составляет более 60 тыс. т.

По количеству обработанных судов с генеральными навалочными грузами наблюдается рост 4% по отношению к аналогичному показателю 2012 г., а по количеству перевезенного ими груза — на 14%, сообщает пресс-служба порта.

Евпаторийский МТП принял рекордное число судов типа РО-РО

По итогам работы за июнь 2013 г. Евпаторийский МТП побил свой рекорд по количеству обработанных паромов, следующих по маршруту Евпатория—Зонгулдак.

Общее количество принятых под обработку паромов в июле 2013 г. составило 22 единицы. Это на 3 судозахода больше, чем лучший результат за всю историю работы паромной линии в Евпаторийском МТП, сообщает пресс-служба порта.

Переработка грузов Скадовским МТП в июне 2013 г.

За 6 мес. 2013 г. грузооборот Скадовского МТП составил 125,12 тыс. т.

Основная номенклатура грузов — накатная автотехника (генгруз), экспортные (60,04 тыс. т), транзитные (36,23 тыс. т) и импортные грузы (26,60 тыс. т).

Кроме перечисленного, за 1 полугодие 2013 г. было переработано 1,18 тыс. т импортных грузов плодоовощной группы и тарно-штучных, а также 1,07 тыс. т песчано-ракушечной смеси, сообщают *Морские новости Украины.*

Грузооборот Ренийского МТП в июне 2013 г.

В июне т.г. ГП "Ренийский морской торговый порт" переработало 213,802 тыс. т грузов.

От общего объема грузов зерновые составили 9,954 тыс. т, металлолом — 21,732 тыс. т, нефтепродукты св. наливом — 143,1 тыс. т, нефтепродукты тем. наливом — 10,063 тыс. т, химические минеральные удобрения — 28,953 тыс. т, сообщают *Морские новости Украины.*

Количество судозаходов на Днепре с начала текущей навигации

С начала текущей навигации на Днепре в зоне действия речной информационной службы осуществлено 814 судозаходов (с АИС — 554; без АИС — 260). Так, в июне их количество составило 378, 239 судозаходов зафиксировано в мае, 163 и 34 — соответственно в апреле и марте т.г. При этом, 699 судозаходов от общего количества совершили судна под украинским флагом, 115 — под иностранным.

По типам рейсов статистика следования судов по Днепру выглядит следующим образом: 337 судозаходов осуществлено судами при выполнении внутренних рейсов и 477 — морских с выходом в море, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

Грузооборот КМТП в январе—июне 2013 г. вырос

Грузооборот ОАО "Калининградский морской торговый порт" (КМТП) в январе—июне 2013 г. вырос на 20,1% к уровню 1 полугодия 2012 г. — до 2,214 млн т, сообщает пресс-служба компании.

Объем экспорта грузов увеличился на 5,4% — до 1,349 млн т. Экспорт черных металлов возрос на 7,5% — до 757,4 тыс. т, угля и кокса — на 71,6% — до 122,9 тыс. т, нефтепродуктов — на 3,9% — до 222,4 тыс. т. Объем экспорта металлолома снизился на 32,8% — до 62,3 тыс. т, прочих генгрузов — на 23,7% — до 66,2 тыс. т, контейнерных грузов — в 1,8 раза — до 35,3 тыс. т.

Объем импорта грузов за полгода увеличился на 54% — до 859,9 тыс. т. Импорт навалочных грузов вырос в 3,7 раза — до 592,6 тыс. т. Импорт генгрузов снизился на 12,4% и составил 30,9 тыс. т, контейнерных грузов сократился на 33,2% — до 221,6 тыс. т.

Контейнерооборот терминала ХК "Логопром" в июле 2013 г.

Грузооборот контейнерного терминала "Логопром Сормово" в июне 2013 г. составил 1225 TEU, что более чем на 50% превышает показатель аналогичного периода 2012 г., сообщает пресс-служба ХК "Логопром". Принято и обработано более 400 фитинговых платформ, а также более 1000 автоконтейнеровозов.

С начала 2013 г. КТ "Логопром Сормово" ежемесячно обрабатывает более 1000 TEU и продолжает наращивать объемы.

Справка. *"Логопром" — российская частная логистическая компания, которой пренадлежат производственно-логистические комплексы в Москве, Московской области, Нижнем Новгороде и Нижегородской области.*

Грузооборот Клайпедского порта и терминала Бутинге в июне т.г. сократился

В июне 2013 г. через Клайпедский порт и терминал Бутинге перевалено 3,3 млн т, что на 4,7%, или 163,5 тыс. т меньше, чем за аналогичный период 2012 г., сообщает пресс-служба порта.

В июне 2013 г. через Клайпедский порт перевалено 2,63 млн т грузов (-9,2%, или 265,3 тыс. т), на терминале Бутинге перевалено 701,0 тыс. т грузов (+17,0%, или +101,8 тыс. т).

В 1 полугодии т.г. грузооборот Вентспилсского порта снизился

В первом полугодии 2013 г. в Вентспилсском порту перевалено 16,3 млн т грузов, что на 1 млн т меньше соответствующего периода 2012 г. (17,3 млн т), сообщает *LETA/Nozare.lv*.

3 из 10 работающих в порту терминалов в 1 полугодии т.г. увеличили грузооборот. Прирост перевалки Ventbunkers составил 49%, Вентспилсского торгового порта — 1%, Ventamonjaks serviss — 7%. Грузооборот Ventspils Nafta terminals снизился на 12%, Kalija parks — на 40%, Baltic Coal Terminal — на 11%, Ventspils Grain Terminal — на 34%, Ventall Terminals — на 13%, Noord Natie Ventspils Terminals — на 3%, Ventplac — на 2%.

Грузооборот Tallinna Sadam в 1 полугодии 2013 г. сократился

Грузооборот стивидорной компании порта Таллинн Tallinna Sadam (Эстония) в 1 полугодии 2013 г. сократился на 6% к уровню января—июня 2012 г. — до 14,3 млн т, сообщает пресс-служба компании.

За полгода предприятие обслужило 4,2 млн пасс. (+4%). В порт было совершено 3447 судозаходов, в т.ч. 1001 судозаход грузовых судов и 2446 — пассажирских. По предварительным данным, операционные доходы предприятия по итогам 6 мес. т.г. составили EUR55 млн.

Контейнерооборот Transiidikeskuse в 1 полугодии 2013 г. вырос

Контейнерооборот терминала Transiidikeskuse в Мууга в 1 полугодии 2013 г. вырос на 10% — до 1,31 млн т, сообщает пресс-служба компании.

"10-процентный рост является вполне удовлетворительным. В течение следующих пяти лет средний рост контейнерооборота терминала, по нашим прогнозам, также составит 10%. Так, в т.г. контейнерооборот достигнет 260 тыс. TEU, в 2015 г. — порядка 300 тыс. TEU", — заявил председатель правления Transiidikeskuse AS Эрик Лайдвеэ.

В июне т.г. на терминале было обработано 22,588 тыс. TEU, что на 22% превышает показатели аналогичного периода 2012 г. Всего за 1 полугодие 2013 г. на терминале было обработано 127,704 тыс. TEU.

Справка. *Transiidikeskuse AS — оператор специализированных терминалов контейнерных и генеральных грузов, находящихся в порту Мууга.*

Пассажиропоток порта Хельсинки в июне 2013 г. вырос

Пассажиропоток порта Хельсинки в июне 2013 г. составил 1,085 млн человек, что на 1,5% больше, чем в 2012 г. В период с января по июнь через порт прошли около 5 млн туристов, сообщает *Fontanka.fi*.

Грузооборот порта Хельсинки в июне т.г. составил 800 тыс. т, что на 6% меньше, чем в 2012 г. В период с января по июнь т.г. через порт было перевезено 4,8 млн т товаров (-6%).

Грузооборот порта Хедланд за июнь 2013 г. вырос

Грузооборот порта Хедланд (Австралия) за июнь 2013 г. вырос на 26,9% в сравнении с показателем аналогичного периода 2012 г. — до 28,29 млн т, сообщает пресс-служба администрации порта. В т.ч. объем экспорта железной руды через порт вырос на 28,9% — до 27,74 млн т.

Справка. *Порт Хедланд является ключевым портом Австралии, через который осуществляется экспорт железной руды.*

Украина попала в "серый" список Парижского Меморандума

Секретариат Парижского Меморандума (ПМ) о взаимопонимании в контроле судов государством порта (The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control) обнародовал данные инспекций за 2010—2012 гг. Этот мировой рейтинг соответствия судов стандартам в сфере безопасности мореплавания, экологии, санитарных норм и т.п. стал актуальным с 1.07.2013 г. Участниками ПМ являются 27 государств Европы и Северной Атлантики. В портах этого региона проверяется около 25% заходящих судов. Место в рейтинге определяет Excess Factor, который рассчитывается по специальной формуле, включающей в себя несколько основных параметров. Одним из наиболее важных является соотношение количества задержаний и проведенных инспекций. Так, мировой лидер по надежности флота — Франция имеет такие показатели трехлетнего цикла: 306 инспекций и ни одного задержания. На втором месте суда под флагом Германии — при 1099 инспекциях всего 10 задержаний, сообщает *Moryakukrainy.livejournal.com*.

Украина в этом рейтинге впервые за шесть лет переместилась из зоны "черного" списка в "серый". Правда, в этой зоне Украина наихудшая и не так уж далеко ушла от лучшей в "черном" списке Камбоджи.

В настоящее время Украина на 64 месте в мире из 78 стран, имеющих флот. В "белом" списке — 45 государств, в "сером" — 19 и в "черном" — 14. Количество стран в том или ином списке может меняться и зависит от соответствия определенному уровню. Меняется и общее количество стран, т.к. в списки ПМ можно попасть, если за отчетный период (3 года) было проведено не меньше 30 инспекций.

В Мариупольском филиале ГП "АМПУ" заключен новый коллективный договор

В Мариупольском филиале государственного предприятия "Администрация морских портов Украины" (ГП

"АМПУ") заключен коллективный договор на 2013—2015 гг.

Коллективный договор предприятия, охвативший свыше 500 сотрудников, базируется на нормах Отраслевого соглашения и сохраняет все социальные льготы и гарантии, которые распространялись на работников Мариупольского МТП. В дополнение, колдоговором предусмотрено проведение конкурса профессионального мастерства среди молодых специалистов и конкурса на лучший экипаж портового флота.

В Мариуполе завершился конкурсный отбор участников отраслевого образовательного проекта "Фарватер успеха"

Проект инициирован Холдингом "Портинвест" и реализуется совместно с рядом профильных ВУЗов Украины. 2.07.2013 г. 11 лучших студентов Приазовского государственного технического университета и Азовского морского института посетили Мариупольский МТП. "Для студентов — это, прежде всего, возможность попробовать свои силы и понять, каких профессиональных знаний им не хватает на данном этапе, а для Холдинга — инвестиция в развитие трудового потенциала отрасли. В дальнейшем мы планируем помочь им с получением этих знаний через различные формы обучения. К тому же, познакомившись с технологическими процессами и особенностями работы портов, участники "Фарватера успеха" со своими руководителями от предприятия и вузов определят интересные и актуальные темы для будущих научных работ", — прокомментировала HR-директор Холдинга "Портинвест" Евгения Салюк.

Участники программы в сопровождении начальника коммерческого отдела Игоря Барского и главного технолога Александра Сидорова детально познакомились с подразделениями, где будут проходить практику. Экскурсанты посетили причалы порта, диспетчерскую и административные здания грузовых районов. По окончании экскурсии в здании управления порта прошел круглый стол, посвященный технологическому развитию Мариупольского МТП. Будущих портовиков приветствовал и.о. директора ГП "Мариупольский МТП" Александр Олейник, который поздравил ребят с успешным прохождением конкурсного отбора и предупредил, что это лишь первый шаг на пути к будущей профессии.

В ходе круглого стола участники "Фарватера успеха" смогли не только услышать презентации главных специалистов порта, посвященные специфике работы предприятия, но и поделиться с ними собственными планами на будущее.

Долг Измаильского МТП своим работникам сократился

Задолженность по зарплатам в Измаильском МТП (ИзМТП) сократилась на 6 млн грн., заявил глава ОГА Э. Матвийчук, сообщает *ЦТС*.

Одесский губернатор не уточнил общий размер задолженности, а также период, за который проведено сокращение, но подчеркнул, что долги будут полностью выплачены.

По его словам, из 100% зарплатной задолженности в Одесском регионе 80% составляют долги "Украинского Дунайского пароходства".

"Дельта Вилмар" увеличит мощности по обработке масла в МТП "Южный"

Проекты по введению в строй третьей очереди комплекса по перевалке и переработке тропических масел, а также по строительству маслоэкстракционного завода по переработке подсолнечника ООО "Дельта Вилмар СНГ" в порту "Южный" будут завершены в течение 2013—2014 гг. Об этом говорится в Программе устойчивого развития промышленности Одесской обл. на 2013—2015 гг., сообщает *ЦТС*.

"Дельта Вилмар СНГ" вложит в т.г. в завершение строительства и ввод в эксплуатацию третьей очереди комплекса по перевалке масла 128 млн грн. На завершение строительства маслоэкстракционного завода в 2013—2014 гг. компания выделяет, в общей сложности, 450 млн грн.

В результате ввода в строй новых объектов мощности переработки продукции возрастут до 1,2 тыс. т подсолнечника в сутки.

SOLVO.TOS на контейнерном терминале "Бруклин-Киев Порт"

Компания "СОЛВО" завершила крупный проект по автоматизации черноморского контейнерного терминала ООО "Бруклин-Киев Порт" в Одесском МТП.

Результатом автоматизации было полномасштабное внедрение интегрированной системы управления SOLVO.TOS.CONTAINER.

Немаловажным фактором при принятии решения явилось и то, что система SOLVO уже успешно функционирует на многих крупнейших контейнерных терминалах России, Балтии и СНГ.

В процессе внедрения системы специалисты "СОЛВО" учли все особенности работы терминала и отразили их в системе.

В планах КТ увеличить грузооборот до 350 тыс. TEU в год за счет обустройства близлежащих территорий и не без помощи SOLVO.TOS. Уже за полгода работы системы на ООО "Бруклин-Киев Порт" заметно снижение времени обработки судов и нахождения грузов и контейнеров на терминале, снизилось число перестановок контейнеров во время хранения, а также сократилось время на обработку транспортных средств, сообщает *SeaNews*.

ООО "Батумский Морской Порт" успешно прошло сертификацию по OHSAS 18001:2007

10—12.06.2013 г. в компании ООО "Батумский Морской Порт" проводился надзорный аудит Системы Менеджмента Качества (ISO 9001:2008) и Системы Менеджмента Окружающей Среды (ISO 14001:2004), а также сертификационный аудит на соответствие требованиям нового стандарта — OHSAS 18001:2007 (Система Менеджмента Охраны Труда).

Аудит проводился группой независимых аудиторов международного органа по сертификации "БЮРО ВЕРИТАС СЕРТИФИКЕЙШН".

По результатам аудита было принято решение о продлении сроков действия сертификатов системы менеджмента качества (ISO9001) и охраны окружающей среды (ISO14001), а также о выдаче Порту нового сертификата соответствия системы менеджмента охраны труда требованиям международного стандарта OHSAS 18001:2007.

Справка. *Батумский морской порт расположен в юго-восточной части Черного моря. Территория порта — 22,2 га. Количество причалов — 11. Общая площадь открытых складских территорий — 16,412 тыс. кв. м. Количество персонала порта — 752 человека.*

Развитие терминала сухих грузов БМП

В т.г. порт пополнит свой парк кранов двумя новыми единицами — универсальными портальными перегрузочными кранами с шарнирной сочлененной стрелой "Аист МТ грейферный" грузоподъемностью 20/32/40 т. Процесс поставки комплектующих частей первого крана, планируемого к установке на причале № 7, уже начался, и в июле т.г. будут завершены монтажные и пусконаладочные работы, после которых кран будет сдан в эксплуатацию. В результате, пропускная способность причала увеличится на 15—20%. Поставка и монтаж второго крана запланированы на 3 кв. т.г. После ввода в эксплуатацию обоих кранов, ожидаемое увеличение пропускной способности причала № 7 составит до 40%, а причала № 8 — от 20 до 40% в зависимости от категории груза.

Наличие кранов такого уровня позволит БМП увеличить нормы погрузочно-разгрузочных работ, сократить время обработки судов, а также повысить конкурентоспособность и статус БМП на международном рынке портовых услуг.

Справка. *Сухогрузный терминал, оперируемый БМП, состоит из причалов № 7, 8 и 9, главным преимуществом которых является их глубина, позволяющая принимать суда дедвейтом до 50 тыс. т.*

Владивостокский морской торговый порт присоединяет контейнерный терминал

Акционеры ОАО "Владивостокский морской торговый порт" (ВМТП) на внеочередном собрании приняли решение о реорганизации компании путем присоединения ЗАО "Владивостокский контейнерный терминал" (ВКТ, оба входят в Транспортную группу FESCO).

В процессе реорганизации обыкновенные акции ЗАО "ВКТ" номинальной стоимостью 10 руб. будут конвертированы в 1 обыкновенную именную акцию дополнительного выпуска ОАО "ВМТП" номинальной стоимостью 10 коп. Количество акций ВМТП, которое должен будет получить каждый акционер ВКТ, будет рассчитано путем деления принадлежащего ему количества акций ВКТ на коэффициент конвертации, сообщает *Morvesti.ru*.

Рижский порт завершит реконструкцию берегоукреплений острова Кипсала

Рижский свободный порт намерен завершить реконструкцию берегоукреплений острова Кипсала до 31.10.2014 г., сообщает пресс-служба администрации порта.

Технический проект работ разработало бюро Kurbada tilti. Генподрядчик работ — BMGS. Реконструкция началась в октябре 2012 г., была приостановлена в середине декабря и возобновилась в апреле 2013 г. Общая длина берегоукреплений Кипсалы составляет 1,8 км.

Власти Израиля объявили тендер на строительство 2 новых портов

Израильские власти объявили международные тендеры на строительство и эксплуатацию двух новых портов на Средиземном море, которые призваны окончательно демонополизировать отрасль, обеспечивающую почти весь импорт и экспорт страны, сообщает РИА *Новости*.

Оба объекта, стоимость которых местная деловая пресса оценивает в $1,1 млрд каждый, предполагается возвести в северном городе Хайфе и южном Ашдоде — по соседству с уже существующими морскими портами, чей персонал при поддержке Всеизраильского объединения профсоюзов "Гистадрут" угрожает правительству забастовкой.

DP World открыл терминал по перевалке контейнеров

DP World официально открыл новые мощности по перевалке контейнеров в порту Джебель-Али. Проект является расширением существующего терминала Container Terminal 2. Длина причальной стенки терминала была увеличена на 400 м — до 3 тыс. м. Это позволяет обрабатывать 6 мегаконтейнеровозов одновременно.

Пропускная способность Джебель-Али в результате реализации проекта выросла на 1 млн TEU — до 15 млн TEU. После ввода в эксплуатацию строящегося Container Terminal 3 суммарные мощности составят 19 млн TEU к 2014 г. Одновременно можно будет принимать 10 мегаконтейнеровозов нового поколения, сообщает *SeaNews*.

Bourbon заказала у MacGregor тяжелый морской кран

MacGregor (входит в группу Cargotec) получила заказ на строительство 150-тонного крана с системой компенсации вертикальной качки (AHC) для французской компании Bourbon, обслуживающей шельфовые нефтегазовые месторождения, сообщает пресс-служба компании.

Заказ является частью контракта на 10 серийных кранов, заключенного в конце 2007 г.

Поставка крана запланирована на август 2014 г. для его установки (как и остальных 9 кранов) на строящееся на верфи Чжэцянь (Китай) многоцелевое судно снабжения Bourbon Evolution 800.

Konecranes получила заказ на строительство кранов для порта Хьюстон

Konecranes в мае 2013 г. получила заказ стоимостью $56 млн от администрации порта Хьюстон (PHA, США), сообщает пресс-служба производителя перегрузочного оборудования.

Заказ включает 4 причальных крана для разгрузки судов типоразмера Super Post Panamax и три портальных крана на пневмоколесном ходу (STS, RTG).

Поставка STS кранов на терминал PHA (Barbours Cut Terminal) начнется в конце 2014 г. и продолжится в течение 1 кв. 2015 г. Краны RTG будут доставлены на терминал Бэйпорт (Bayport Terminal) весной 2014 г.

Черноморский судостроительный завод начал ремонт фрегата "Гетман Сагайдачный"

ПАО "Черноморский судостроительный завод" (ПАО "ЧСЗ", Николаев) приступил к ремонту флагмана ВМС ВС Украины — фрегата "Гетман Сагайдачный". Первый этап ремонтных работ судна, которые проводятся по месту его базирования в г. Севастополь, планируется завершить к выходу корабля на очередные Международные военно-морские учения "Си Бриз-2013".

В ходе ремонта ПАО "ЧСЗ" осуществит восстановление механической части корабля, а именно: холодильных установок кондиционирования воздуха и приборной вентиляции, холодильных машин провизионных кладовых и баллонов объемно-химического тушения. Кроме того, планируется произвести замену опреснительной установки

на современный аналог с прогрессивными характеристиками.

ЧСЗ проводит ремонт судна на основании договора, заключенного с Командованием ВМС ВС Украины по итогам соответствующего тендера, проведенного Министерством обороны Украины в апреле текущего года.

Плавучий СПГ терминал FSRU Toscana прибыл в порт Валетта

FSRU Toscana, рейдовый терминал для производства и отгрузки сжиженного природного газа (СПГ) валовой вместимостью 115,156 тыс. т, прибыл в порт Валетта (Мальта). К верфи Palumbo сопровождали буксиры, сообщает *Times of Malta*.

FSRU Toscana было спущено на воду на верфи Drydocks World в феврале т.г. Плавучий терминал был переоборудован на судоверфи Дубая из бывшего танкера-газовоза Golar Frost (вместимость 455,479 куб. футов) по заказу подрядчика Saipem для OLT Offshore LNG Toscana. Контракт стоимостью $597 млн был получен Saipem в марте 2008 г.

"Ямал СПГ" и Daewoo Shipbuilding заключили соглашение на строительство газовозов

Корейская судостроительная компания Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering стала победителем тендера "Ямал СПГ" на строительство танкеров ледового класса ARC7 для перевозки сжиженного природного газа (СПГ), сообщает *ИТАР-ТАСС*.

В тендере приняли участие 7 ведущих верфей мира. По его итогам между "Ямал СПГ" и Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering было подписано соглашение, которое предусматривает опционы на строительство, спуск на воду, оборудование, оснащение и поставку до 16 танкеров, а также устанавливает предварительную стоимость судов и график их производства и поставки. Соглашение также предусматривает передачу права на финансирование и покупку танкеров третьей стороне — компаниям перевозчикам, выбранным "Ямал СПГ".

СПГ танкеры класса ARC7 предназначены для круглогодичной поставки на рынок сжиженного природного газа, производимого в рамках проекта "Ямал СПГ". Исполнение СПГ танкеров будет рассчитано на температуры до -50°С и самостоятельное прохождение льдов толщиной более 2,1 м.

Невский ССЗ спустил на воду сухогруз "Нева-Лидер 5"

Невский судостроительно-судоремонтный завод спустил на воду судно "Нева-Лидер 5", пятое в серии из десяти самоходных сухогрузных судов проекта RSD49, строящихся для ОАО "Северо-Западное пароходство" по проекту, разработанному ЗАО "Морское инженерное бюро дизайн-СПб", сообщает пресс-служба судостроительного предприятия.

Суда проекта RSD49 относятся к классу "Волго-Дон макс" и имеют максимально возможные для ВДСК габариты: длина наибольшая — 139,95 м, ширина габаритная — 16,70 м, высота борта — 6,00 м, вместимость грузовых трюмов — 10920 куб. м, дедвейт в реке при осадке 3,60 м — около 4520 т, дедвейт в море при осадке 4,70 м — 7150 т, скорость эксплуатационная — 11,5 узлов.

Сдан в эксплуатацию первый химовоз проекта RST27

Судоходная компания "В.Ф. Танкер" приняла в эксплуатацию девятый построенный на "Окской судоверфи" серийный танкер "Волго-Дон макс" класса проекта RST27 дедвейтом в море/реке 7030/5428 т "ВФ Танкер-19" (строительный номер 02709), сообщает пресс-служба Морского Инженерного Бюро.

Суда проекта RST27 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. Габаритная длина составляет 140,85 м, ширина — 16,6 м, высота борта — 6,0 м. Относятся к танкерам "Волго-Дон макс" класса.

Вместимость шести грузовых танков и двух отстойных танков — 8100 куб. м, дедвейт в море — 7030 т при осадке 4,20 м, в реке при осадке 3,60 м — 5428 т, скорость в эксплуатации — 10,5 узла.

Damen Shipyards запускает новую серию судов-снабженцев

Damen Shipyards поставит World Diamond головное судно в серии из шести судов-снабженцев проекта Damen PSV 3300, построенного для норвежской World Wide Supply, которая обслуживает шельфовые проекты, сообщает пресс-служба судостроительной группы.

Суда серии 3300 являются частью новой линейки судов снабжения буровых платформ, отличающейся более эффективной формой корпуса, экологичностью и экономичностью. Судно PSV 3300 может разместить на палубе 1500 т груза.

Wartsila получила контракт на поставку инновационной газогенераторной системы

Wartsila получила контракт на поставку новаторской газогенераторной системы для двух танкеров сжиженного природного газа (СПГ), строящихся на южнокорейской верфи DSME. Система представляет собой генератор инертного газа, совмещенный с установкой сжигания газа, сообщает пресс-служба финской компании.

Суда строятся по заказу канадского холдинга Teekay Corporation, производителя, перевозчика и логиста энергоносителей. Контракт был подписан в мае 2013 г.

Концепция объединения двух систем была разработана Wartsila в сотрудничестве с судостроителем DSME. В комбинированную систему входит разработанный ранее генератор инертного газа Wartsila Moss. Система делает ненужной отдельный блок для сжигания газа, что обеспечивает значительную экономию для потребителей.

Поставки оборудования запланированы на осень 2014 г. Новые танкеры с объемом 173,400 куб. м станут одними из крупнейших перевозчиков СПГ, способными проходить через реконструированный Панамский канал, что позволит нарастить экспорт природного газа из США.

MAN Diesel & Turbo разработала новую концепцию двухтопливного двигателя

MAN Diesel & Turbo представила новую концепцию двигателя ME-LGI, которая позволит дальше строить суда, способные работать на двух видах топлива, сообщает пресс-служба разработчика двигателей.

По словам старшего вице-президента, директора отдела низкоскоростных двигателей Оле Грене, разработанный компанией в 2012 г. двигатель ME-GI, работающий на сжиженном природном газе (СПГ) и мазуте, сразу получил признание клиентов.

Компания расширила линейку двухтопливных двигателей новой модификацией двигателя — серии ME-LGI, который может работать на жидком топливе.

КМУ решил увеличить уставный капитал УДП

КМУ принял решение об увеличении уставного капитала ЧАО "Украинское Дунайское пароходство" (УДП) на 310 млн грн. Соответствующий проект распоряжения правительство одобрило 3.07.2013 г., сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

В настоящее время уставный капитал предприятия составляет 279,51 млн грн., таким образом он увеличится до 589,51 млн грн. (рост в 2,1 раза).

Уставный капитал будет увеличен путем дополнительной эмиссии акций существующей номинальной стоимости, которые обменяют на облигации внутреннего государственного займа со сроком обращения не более пяти лет. При этом 100% акций УДП останутся в госсобственности.

В июле т.г. в Одесском МТП ожидают 17 заходов круизных лайнеров

В июле т.г. жители и гости Одессы смогут наблюдать у причалов порта разнообразные по размерам круизники — от относительно небольших 50—100-метровых до почти 300-метровых судов.

График мероприятий круизных лайнеров в Одесский порт в июле:

5.07.2013 г., 12.07.2013 г., 19.07.2013 г., 26.07.2013 г. — ADRIANA (длина — 103,7 м, флаг — Португалия, максимальное количество пассажиров — 282 человека);

6.07.2013 г., 30.07.2013 г. — COSTA DELIZIOSA (294 м, Италия, 2680 чел.);

8.07.2013 г., 22.07.2013 г. — AIDA AURA (202,85 м, Багамы, 633 пасс.);

19—20.07.2013 г. — CRYSTAL SYMPHONY (238 м, Багамы, 1010 пасс.);

19—21.07.2013 г. — Harmony G (54 м, Греция, 49 пасс.);

21—22.07.2013 г. — AUSTRAL (142,1 м, Франция, 260 пасс.);

22.07.2013 г. — PACIFIC PRINCESS (180,5 м, Багамы, 777 пасс.);

24.07.2013 г. — TERE MOANA (100,3 м, Франция, 95 пасс.);

26—27.07.2013 г. — Aegean Odyssey (145,2 м, Мальта, 370 пасс.);

28.07.2013 г. — RIVIERA (238 м, Багамы, 1258 пасс.);

29.07.2013 г. — SEVEN SEAS MARINER (216 м, Багамы, 752 пасс.);

30.07.2013 г. — SEABOURN ODYSSEY (198,2 м, Багамы, 462 пасс.)

Второй раз за период навигации Одесский МТП посетил 200-метровый лайнер AIDA AURA

8.07.2013 г. в 8:45 около 15-го причала Одесского МТП ошвартовался круизный лайнер AIDA AURA (длина — 203 м, флаг — Багамы). Судно прибыло в Одессу из Ялты. В текущей пассажирской навигации это уже второй визит.

На борту лайнера — 1274 пассажира, в основном из Германии.

Справка. *Судно принадлежит немецкой компании Aida Cruises, специализирующейся на круизах для туристов активного возраста. Поэтому значительная часть пассажиров немецкого лайнера осуществили велосипедный тур по городу.*

Расписание заходов круизных судов в Ялту в июле 2013 г.

В июле 2013 г. в Ялтинский МТП планируется 19 заходов 12 круизных судов без учета лайнеров типа "река—море".

4 раза в Ялту зайдет лайнер ADRIANA, который в июне 2013 г. начал круговые круизы по Черному морю. По 2 раза в Ялтинский МТП зайдут лайнеры COSTA DELIZIOSA и AIDA AURA, сообщает *Blackseanews.net*.

Из Клайпеды в Украину прибыл датский паром для работы на линии Ильичевск—Поти

Автомобильно-железнодорожный паром Vilnius Seaways совершил переход из Клайпеды (Литва) в Ильичевск для регулярной работы на линии Ильичевск—Поти/Батуми. Об этом заявил пресс-секретарь Ассоциации судовладельцев Украины А. Федоров.

Данной линией оперирует одесская судоходная компания "Укрферри". Датские партнеры передали судно в оперативное управление украинской компании.

Судно Vilnius Seaways длиной 191 м построено в 1987 г. Паром имеет среднюю скорость 9,7 узла (максимальная — 13,4), осадку — 6,5 м, сообщает *ЦТС.*

Суда СЗП проекта DCV36 перевезли 1 млн т грузов

10 судов проекта DCV36, построенные для "Северо-Западного пароходства" в 2011—2012 гг., перевезли 1 млн т грузов, сообщает пресс-служба предприятия. Ввод в эксплуатацию нового флота позволил пароходству привлечь дополнительные грузопотоки.

Многоцелевые сухогрузы проекта DCV36 грузоподъемностью до 5 тыс. т предназначены для перевозки широкой номенклатуры навалочных и генеральных грузов, включая металл и удобрения, между портами Черного, Средиземного, Северного и Балтийского морей. Высокая ледовая категория позволяет этим теплоходам работать в Балтийском и Белом морях в зимний период. Благодаря трюму длиной 60 м суда могут загружаться длинномерными и негабаритными грузами.

Морской фасад (Санкт-Петербург) впервые принял судно Carnival Legend

ОАО "Пассажирский порт Санкт-Петербург "Морской фасад" впервые принял судно Carnival Legend, принадлежащее американской круизной компании Carnival Cruise Lines Inc, сообщает пресс-служба компании. В т.г. теплоход Carnival Legend совершит еще 5 заходов в Морской фасад.

Последний раз судно Carnival заходило в Санкт-Петербург в 2008 г. и обслуживалось у причалов Морского торгового порта.

Carnival Legend имеет длину 294 м, вместимость — 85 тыс. регистровых тонн, рассчитано на 2100 пассажиров и занято на регулярных круизах по странам Балтики и Западной Европы.

Maersk спускает на воду крупнейшее в мире судно

Компания Maersk Line, входящая в датский конгломерат A.P. Moeller-Maersk, вводит в эксплуатацию самое большое в мире грузовое судно (класс EEE), сообщает *The Wall Street Journal*.

Построенный в Южной Корее корабль длиной почти 400 м и высотой с 20-этажный дом на 35% экономичнее судов из нынешнего парка компании и может перевозить 18 тыс. контейнеров. Однако первое время новое судно, вероятно, будет ходить с загрузкой не более 14 тыс. контейнеров, так как не все мировые порты, даже сертифицированные для обслуживания судов класса EEE (а таких портов — 16), имеют необходимое для этого оборудование.

Стоимость корабля — $185 млн, Maersk заказала 20 таких судов.

Австралия ужесточила законодательство о безопасности судоходства

В Австралии с 1.07.2013 г. вступили в силу новые законы, принятые в 2012 г. — закон о судоходстве и закон о морской безопасности для местных коммерческих судов. Они заменили устаревшие требования, которым исполнилось уже 100 лет, сообщает пресс-служба Управления по безопасности мореплавания при правительстве Австралии (AMSA).

Новое законодательство предъявляет более строгие требования к квалификации моряков, к условиям их работы. Ужесточаются санкции, увеличиваются суммы штрафов за несоответствие судов техническим и экологическим требованиям, вплоть до полного запрета на заход судна в порты Австралии.

Регулятором исполнения законов является AMSA, в которой отмечают, что большинство судоходных компаний страны стремится соответствовать нормам безопасности судоходства и окружающей среды.

Китай поддержит свое судоходство

Государственная комиссия по развитию и реформам и Министерство транспорта Китая разрабатывают план помощи национальному судоходству, страдающему от кризиса отрасли.

По последним данным, более 80% всех зарегистрированных в Китае линейных компаний второй год подряд работают в убыток, сообщает *Sovfracht.info*.

Планируется, что уже во второй половине т.г. пакет мер по поддержке судоходства будет передан в Госсовет КНР. В него будут включены такие меры, как регулирование тоннажа отечественного торгового флота, субсидии владельцам, списывающим суда на слом, снижение налогов на экипажи судов и на линейные компании.

Horizon Lines планирует перевести свои теплоходы на потребление двух видов топлива

Horizon Lines намерена переоборудовать двигатели на двух своих грузовых паротурбинных судах на современные дизельные с возможностью потребления обычного жидкого топлива или сжиженного природного газа (СПГ), сообщает пресс-служба компании.

Целью проекта является снижение расхода топлива и количества выбросов. Проектом заинтересовались верфи США и зарубежные судостроители. Компания объявила запрос цен для шести американских верфей и шести зарубежных.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

В июне железные дороги Украины сократили ежесуточную погрузку вагонов

В июне т.г. железные дороги Украины сократили ежесуточную погрузку вагонов на 7,5% — до 1,027 млн т (16002 вагонов) по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. В частности, ДЖД в среднем ежесуточно грузила 385,8 тыс. т, ПЖД — 321,4 тыс. т, Южная ж/д — 69,3 тыс. т, Юго-Западная ж/д — 105,5 тыс. т, Одесская ж/д — 82,3 тыс. т и Львовская ж/д — 62,348 тыс. т.

Примечание. *В мае 2013 г. железные дороги Украины сократили ежесуточную погрузку вагонов на 12% — до 983,96 тыс. т (15,3 тыс. вагонов) по сравнению с аналогичным периодом 2012 г., сообщает* УНИАН.

Эксплуатационный грузооборот локомотивов за июнь составил более 29197,8 млн ткм брутто. Общий эксплуатационный грузооборот — 17480,65 млн ткм нетто, транзитные перевозки — 2624,820 млн ткм. Среднесуточный пробег локомотива — 500 км (107,5% к плану и 106,6% к 2012 г.). Среднесуточная производительность локомотивного парка — 1436 тыс. ткм брутто (106,4% к плану и 106,7% к прошлогоднему). Средний вес грузового поезда — 3440 т (102,2% к плану и 100,8% к 2012 г.). Средняя участковая скорость локомотивов составляет 39,6 км/ч, средняя техскорость — 45,3 км/ч. Оборот грузового вагона составил 7,74 суток — 99,5% к плану, в т.ч. груженого — 3,17 суток (104,1% к плану).

В июне 2013 г. было отправлено по расписанию 100% грузовых поездов и 98,6% проследовало по графику, сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

За 6 месяцев "Укрзалізниця" погрузила на 752 вагона меньше

По итогам эксплуатационной работы за 6 месяцев т.г. железные дороги Украины ежесуточно грузили 974,368 тыс. т грузов, или 15239 вагонов (в 1 полугодии 2012 г. ежесуточно грузилось 1014 тыс. т, или 15991 вагон).

В среднем в сутки ДЖД грузила 5611 вагонов (358,543 тыс. т), ПЖД — 4810 вагонов (317,8 тыс. т), ЮЖД — 1209 вагонов (76,461 тыс. т), ЮЗЖД — 1528 вагонов (95,515 тыс. т), Одесская ж/д — 1164 вагона (71,354 тыс. т), ЛЖД — 915 вагонов (54,695 тыс. т).

В январе—июне "Укрзалізниця" провела ремонт 975 км ж/д путей

По состоянию на 3.07.2013 г. было модернизовано 161,2 км пути. При этом капремонт был осуществлен на 223,5 км пути, средний — на 392 км, комплексно-оздоровительный — на 198,4 км, сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

Наибольшие объемы работы проведены на Одесской, Приднепровской, Юго-Западной и Донецкой железных дорогах. В частности, Одесская ж/д модернизировала 45,5 км, отремонтировала капремонтом 50 км, средним — 103 км.

ПЖД модернизировала 38,4 км, капитально отремонтировала 32,5 км, провела средний ремонт 116 км. ЮЗЖД модернизировала 30,7 км, отремонтировала капремонтом 40 км, средним — 32,7 км.

Также на "Укрзалізниці" были заменены на новые 59 стрелочных переводов, на старогодние — 106 и отремонтировали средним ремонтом 294 комплекта стрелочных переводов.

Справка. *В т.г. главное управление путевого хозяйства "Укрзалізниці" планирует обновить всеми видами ре-*

монта 1778 км путей. По итогам 2012 г. "Укрзалізниця" провела капремонт 735,9 км ж/д путей.

Донецкая железная дорога перевозит более трети грузов "Укрзалізниці"

За 1 полугодие т.г. Донецкая ж/д погрузила 64,9 млн т (1015612 вагонов), что составляет 36,7% от общих объемов всех 6 железных дорог Украины. Это 91,7% к показателю соответствующего периода 2012 г. При этом среднесуточная погрузка составляла 358,543 тыс. т.

За отчетный период было выгружено 965,816 тыс. вагонов, что составляет 36,5% от общих объемов "Укрзалізниці". Среднесуточный показатель выгрузки составил 5336 ед. (95,1% к аналогичному периоду 2012 г.). Средний вес грузового поезда брутто составил 3342 т. Средняя техническая скорость составила 39,4 км/час. Оборот грузового местного вагона составил 2,86 суток.

С начала года было погружено 37,5 млн т каменного угля (основной вид груза ДЖД). В среднем за сутки грузилось 207,462 тыс. т угля (3026 вагонов), что составляет 57,8% от общих объемов перевозок по дороге. Кроме этого, одними из основных грузов за этот период были черные металлы — 42,2 тыс. т (в среднем за сутки), флюсы — 28,1 тыс. т, кокс — 26,0 тыс. т, огнеупоры — 11,5 тыс. т и т.п.

По сообщению пресс-службы ДЖД, по сравнению с соответствующим периодом 2012 г. объемы грузоперевозок магистрали уступают показателям на 8,3%. В т.ч. по сравнению с соответствующим периодом 2012 г. наблюдается уменьшение объемов перевозки каменного угля на 4,7%, черных металлов — на 1,6%, строительных материалов — на 8,9%.

В июне Приднепровская ж/д погрузила около 10 млн т грузов

По итогам работы июня Приднепровская ж/д погрузила 9,628 млн т грузов. В частности, во внутреннем сообщении было погружено 5,904 млн т, в т.ч. каменного угля — 1,283 млн т, кокса — 112,4 тыс. т, нефти и нефтепродуктов — 74,2 тыс. т, флюсов — 248,7 тыс. т, руды железной и марганцевой — 2,966 млн т, черных металлов — 249,6 тыс. т, лома черных металлов — 63,4 тыс. т, стройгрузов — 241,9 тыс. т, промсырья и формовочных материалов — 201,8 тыс. т, цемента — 155,5 тыс. т, зерна — 15,5 тыс. т, остальных продовольственных и сборных грузов — 264,7 тыс. т.

На экспорт в июне погружено 3,724 млн т грузов, в т.ч. кокса — 2,2 тыс. т, руды железной и марганцевой — 2,376 млн т, черных металлов — 830,6 тыс. т, хим- и минудобрений — 68,4 тыс. т, стройгрузов — 268,9 тыс. т, промсырья и формовочных материалов — 24 тыс. т, зерна — 9,6 тыс. т, остальных продовольственных и сборных товаров — 139,1 тыс. т, сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

В 1 полугодии Приднепровская ж/д погрузила 56,857 млн т грузов

В частности, во внутреннем сообщении было погружено 34,236 млн т, в т.ч. каменного угля — 7,431 млн т, кокса — 627,6 тыс. т, нефти и нефтепродуктов — 535,5 тыс. т, флюсов — 1,65 млн т, руды железной и марганцевой — 17,924 млн т, черных металлов — 1,313 млн т, лома черных металлов — 436,5 тыс. т, строительных грузов — 1,126 млн т, промсырья и формовочных материалов — 1,22 млн т, цемента — 574,6 тыс. т, зерна — 60,5 тыс. т, остальных сборных и продовольственных товаров — 1,181 млн т.

На экспорт за этот период было погружено более 22,621 млн т грузов, в т.ч. кокса — 65,9 тыс. т, руды железной и марганцевой — 14,203 млн т, черных металлов — 5,722 млн т, хим- и минудобрений — 381,2 тыс. т, строительных грузов — 1,179 млн т, зерна — 125,3 тыс. т, остальных продовольственных и сборных товаров — 861, 8 тыс. т.

На протяжении 6 месяцев 2013 г. ПЖД погрузила 185,8 тыс. т зерновых; их среднесуточная погрузка составила 1,027 тыс. т, или 18 вагонов. Основными маршрутами перевозок зерновых грузов в т.г. стали их отправки на экспорт через порты и припортовые станции Приднепровской и Одесской железных дорог: Мекензиевы Горы, Одесса-Порт, Николаев Грузовой, Химическая-экспорт, Гладковщина и т.п., сообщает пресс-служба "Укрзалізниці"

Сотрудничество Южной ж/д и Полтавского ГОКа выходит на качественно новый уровень

В мае 2013 г. ЮЖД впервые за последние 20 лет со ст. Золотнишино погрузила и отправила более 1 млн т железорудного сырья. Специалисты службы перевозок отмечают устойчивую тенденцию развития качественно нового и результативного сотрудничества с Полтавским ГОКом. По словам ведущего инженера службы перевозок ЮЖД А. Нарыкова, результаты перевозок предыдущих месяцев составляют в среднем почти 900 тыс. т в месяц. Назвать эту тенденцию устойчивой позволяет тот факт, что отныне перевозки железорудных окатышей осуществляются полувагонами, приобретенными в собственность Полтавским ГОКом — одним из крупнейших в Украине экспортеров железорудного сырья в страны Западной Европы и Азии. Наличие необходимого количества новых полувагонов стало движущим фактором, способствующим результативной перевозке, оперативному формированию и представлению под погрузку подвижного состава.

На ПТО станции Золотнишино за сутки формируется и подается на Полтавский ГОК девять составов по 54 вагона в каждом. На станции грузится, формируется и отправляется более 40% общих перевозок ЮЖД, сообщает пресс-служба магистрали.

Из-за незаконного вмешательства в работу Одесская ж/д потеряла до 713 тыс. грн.

В 1 полугодии 2013 г. ущерб Одесской ж/д от незаконного вмешательства посторонних лиц в ее работу увеличился в 2,2 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — до 713 тыс. грн. В частности, по данным "Укрзалізниці", в 1 полугодии было зафиксировано 250 случаев незаконного вмешательства посторонних лиц в деятельность ж/д транспорта.

Отмечено, что больше всего страдает от расхитителей путевое хозяйство, хозяйство сигнализации и связи. В частности, с начала года было зафиксировано 84 случая хищения и повреждения приборов сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), при этом материальные убытки составили 133 тыс. грн. Также зафиксировано 11 случаев хищения или повреждения неизвестными лицами 12 дроссель-трансформаторов (оборудование для пропуска тягового тока). Кроме того, было совершено 155 случаев хищений элементов верхнего строения пути, с нанесением материального ущерба в размере 580 тыс. грн.

Наиболее криминогенными участками являются: Черноморская—Береговая, Слободка—Борщи, Седневка—Бобринец, разъезд 5 км—обгонный пункт 309 км (участка Знаменка—Пантаевка), Зеленая—Яковлевка, Белая Криница—Дубки, Снигиревка—Новопетровка.

В депо Котовск введен в эксплуатацию колесно-роликовый цех

В июне 2013 г. на Одесской ж/д был введен в эксплуатацию колесно-роликовый цех вагонного депо Котовск, что позволит уменьшить эксплуатационные расходы магистрали. Теперь полное обследование и ремонт колесных пар грузовых вагонов будет проводиться непосредственно в эксплуатационном вагонном депо и нет необходимости в пересылке колесных пар в другие вагонные депо (как было раньше).

Справка. *Работы по созданию и внедрению колесно-роликового цеха были начаты в 2012 г. В течение 1 полугодия т.г. депо обеспечили необходимыми средствами измерительной техники и оборудованием, сообщает пресс-служба Одесской ж/д.*

В июне погрузка на сети ОАО "РЖД" снизилась

По оперативной информации, погрузка на сети ОАО "РЖД" в июне 2013 г. составила 103,6 млн т, что ниже показателя аналогичного периода прошлого года на 2,8%. Грузооборот за июнь 2013 г. снизился на 0,7% — до 177,1 млрд тарифных ткм. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время увеличился на 2,3% — до 227,1 млрд ткм.

Погрузка за январь—июнь 2013 г., по оперативным данным, составила 605,6 млн т, что на 3,7% меньше, чем за аналогичный период 2012 г. В частности, железными дорогами было погружено: каменного угля — 152,1 млн т (+0,8% к январю—июню 2012 г.), кокса — 5,8 млн т (-10,1%), нефти и нефтепродуктов — 124,8 млн т (-3%), руды железной и марганцевой — 54,4 млн т (+0,9%), черных металлов — 35,4 млн т (-5,9%), лома черных металлов — 7,6 млн т (-9,6%), хим- и минудобрений — 23,3 млн т (+0,5%), цемента — 16,7 млн т (-1,1%), лесных грузов — 18 млн т (-5,7%), зерна — 4,4 млн т (-51,8%), стройгрузов — 82,4 млн т (-5,1%), руды цветной и серного сырья — 10,1 млн т (-11%), химикатов и соды — 13,5 млн т (-4,7%), промышленного сырья и формовочных материалов — 15,8 млн т (-5,9%).

Грузооборот с начала 2013 г. составил более 1,073 трлн тарифных ткм (-3%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии — более 1,371 трлн ткм (-2,2%), сообщает пресс-служба "РЖД".

Примечание. *На июль 2013 г. ОАО "РЖД" прогнозирует падение погрузки на 2,8% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. А по итогам 7 месяцев ожидается снижение погрузки на 3,2%, сообщает* ПРАЙМ.

"Укрзалізничпостач" заказал металлоконструкции на общую сумму 35,1 млн грн.

Госпредприятие материально-технического обеспечения железнодорожного транспорта Украины "Укрзалізничпостач" заказало у двух предприятий металлоконструкции на общую сумму 35 млн 184 тыс. 901 грн. В частности, у ООО "ТД "Энергетическое Машиностроение" заказаны конструкционные металлические изделия и их части на сумму 31 млн 928 тыс. 243 грн., у ООО "Евроинвестстрой" — на сумму 3 млн 256 тыс. 658 грн., сообщает *РБК.*

"Укрзалізничпостач" заказал у "ВТБ Банка" услуги на сумму $14,7 млн

ГП "Укрзалізничпостач" заказало у ПАО "ВТБ Банк" услуги по денежному посредничеству (услуги по открытию непокрытого безотзывного подтвержденного документарного аккредитива на сумму $50 млн с отсрочкой платежа) на сумму $14 млн 760 тыс. 600 грн. Об этом сообщает *РБК* со ссылкой на сайт госзакупок.

"Роснефть" определила грузового оператора

"Роснефть" подвела итоги объявленных в конце мая тендеров на перевозку нефти и нефтепродуктов компании в период с 1.07.2013 г. по 31.03.2014 г. Участники тендеров боролись за 22,5 млн т грузовой базы компании общей стоимостью свыше 26 млрд руб. Согласно конкурсным материалам, каждый оператор мог претендовать не более чем на 8,2 млн т груза, в самых крупных лотах выбирались по две компании-победителя. Распределение между ними происходило по принципу — кто запросил меньшую цену, тот получит 70% контракта.

В результате ключевые контракты достались 3 основным претендентам — "Первой грузовой компании", "Трансойлу" и "Нефтетранссервису" (НТС). В частности, "ПГК" получила 7,138 млн т (за перевозку компания получит 7,66 млрд руб.), "Трансойл" — 5,2 млн т (7,35 млрд руб.) и НТС — 4,46 млн т (5,37 млрд руб.). Еще около 4 млн т перевезут "Транспортно-Логистическая компания" (заказ на 1,5 млн т стоимостью 2,2 млрд руб.), "Совфрахт" (1,58 млн т на 2,08 млрд руб.) и "Транс Синергия" (входит в Rail Garant, 663 тыс. т на 572,9 млн руб.).

Примечание. *По итогам тендера "ПГК" лишилась значительного объема перевозимых грузов. В частности, в компании отмечают, что из-за ограничения объемов для каждого участника, выигрыш "ПГК" по нескольким лотам стал невозможен. Т.о. были потеряны отдельные полигоны, на которых "ПГК" присутствовала "исторически" и имела все необходимые компетенции для работы.*

В России хотят создать единую саморегулируемую организацию операторов

Федеральная антимонопольная служба России рассматривает возможность создания единой саморегулируемой организации (СРО) операторов. Соответствующие предложения вынесены на обсуждение Экспертного совета по железнодорожному транспорту при ФАС.

Комментарий. По мнению гендиректора ООО "Промнерудтранс" А. Громового, если саморегулируемая организация будет единой, доступной и сможет выражать интересы каждого участника перевозочного процесса, в т.ч. и грузоотправителя — тогда она действительно нужна рынку. "Если же первая десятка крупных операторов будет, так сказать, формировать мнение и выстраивать условия под себя, то мелкие и средние операторские компании останутся за бортом", — отметил он.

Член Экспертного совета при ФАС РФ, вице-президент "Союзгрузпромтранса" В. Евпаков уверен, что формирование единой саморегулируемой организации операторов приведет к деформации рынка. По его мнению, невозможно выстроить эффективную модель деятельности данной СРО, поскольку состав участников рынка слишком разнороден, и при-

вести их деятельность к единым стандартам невозможно.

"С одной стороны, мы имеем порядка 20 крупных игроков, которые по большей части входят в крупные финансово-промышленные группы, с другой — не менее 600 небольших компаний, оперирующих менее чем 1 тыс. вагонов, — констатирует эксперт. — Естественно, что в этих условиях различаются не только бизнес-стратегии участников рынка, но и технологическая основа их функционирования. Каким образом в рамках СРО будут сформированы единые для всех ее участников стандарты — вопрос, на который мы уже достаточно продолжительное время не можем получить ответа".

В 2018 г. Минтранс РФ планирует ввести 839 км новых ж/д линий

Согласно плану деятельности Минтранса РФ на 2013—2018 гг. за данный период будет введено в эксплуатацию 839 км новых ж/д линий, строительство которых предусматривает софинансирование из федерального бюджета. В частности, в 2014 г. появятся 514 км новых ж/д путей, в 2015 г. — 325 км.

Особое внимание будет уделено увеличению пропускной способности участков ж/д сети, обеспечению строительства новых линий в районах нового освоения и развитию скоростного движения, сообщает *morvesti.ru*.

Всемирный банк одобрил допфинансирование ж/д проекта в Азербайджане

27.06.2013 г. Совет исполнительных директоров Всемирного банка (ВБ) одобрил выделение Азербайджану дополнительного финансирования в размере $220 млн. Средства выделены в рамках проекта Rail Trade and Transport Facilitation Project, который поддерживает реализацию программы развития азербайджанских железных дорог.

Первоначальный объем финансирования проекта со стороны ВБ составлял $450 млн. Дополнительное финансирование будет направлено на модернизацию системы СЦБ (сигнализации, централизации и блокировки) для коридора Восток—Запад на участке от Баку до границы с Грузией.

Ожидается, что новая система позволит существенно усовершенствовать эксплуатацию ключевого транспортного коридора Азербайджана, снизив интервал движения поездов до 8 минут, что позволит увеличить пропускную способность сети в 4 раза.

Справка. *Программа развития азербайджанских железных дорог в т.ч. направлена на развитие торговли и привлечение транзитных грузов между Европой и Центральной Азией.*

Глава "РЖД" просит выделить средства на развитие БАМа

По мнению главы "РЖД" В. Якунина, за счет Фонда национального благосостояния (ФНБ) нужно развивать не только Транссиб, но еще и БАМ, поскольку это "взаимосвязанные вещи". Об этом он сообщил на заседании президиума совета при президенте по модернизации экономики и инновационному развитию.

Примечание. *Ранее президент РФ В. Путин заявил, что из Фонда нацблагосостояния на 3 крупных инфраструктурных проекта будет выделено 450 млрд руб. В частности, на строительство ВСМ Москва—Казань, модернизацию Транссиба, а также на строительство Центральной кольцевой автодороги в Московской обл.*

Latvijas dzelzcels увеличила основной капитал LDz Cargo на $94,4 млн

Латвийская железнодорожная компания Latvijas dzelzcels увеличила основной капитал LDz Cargo на $94,4 млн, передав предприятию, осуществляющему грузоперевозки, 4,867 тыс. различных вагонов. Условия передачи вагонов пресс-службой LDz не разглашаются.

Имущественный взнос материнской компании позволяет LDz Cargo максимально выгодно использовать подвижной состав, который ранее перевозчик использовал на условиях аренды. "Теперь в компании будут приниматься решения об использовании парка, в том числе о возможном переводе части вагонов в приватный и/или инвентарный парк", — сообщил *РЖД-Партнеру* заместитель исполнительного директора по организационным вопросам LDz Cargo Э. Чернявскис.

Власти Греции начинают приватизацию национальных железных дорог

28.06.2013 г. совет управляющих греческого агентства по приватизации HRADF утвердил порядок, сроки и условия оценки 100% акций компании Trainose (оператора греческих железных дорог) для продажи и передачи управления инвестору. Инвестор будет выбран через международный открытый конкурс. Процесс приватизации начнется сразу после проведения соответствующих консультаций с Еврокомиссией, которые находятся на завершающей стадии.

Примечание. *Ранее представитель HRADF М. Цинариду сообщила, что процесс приватизации греческих железнодорожных активов и порта Салоники начнется в 3 квартале 2013 г. Интерес к торгам проявляет ОАО "РЖД".*

Прекращен процесс приватизации "БДЖ — Грузовые перевозки"

Болгарское агентство по приватизации и постприватизационному контролю приняло решение прекратить с 20.06.2013 г. процесс приватизации "БДЖ — Грузовые перевозки"— подразделения Болгарских железных дорог. Решение согласовано с Министерством транспорта, информационных технологий и коммуникаций Болгарии.

На данный момент усилия государства направлены на разработку нового плана действий по сокращению убытков и восстановлению компании.

АМКУ оштрафовал Южную железную дорогу

АМКУ оштрафовал на 250 тыс. грн. ГП "Южная железная дорога" (г. Харьков) за злоупотребление монопольным положением. В частности, по результатам расследования АМКУ было обнаружено, что ЮЖД устанавливала необоснованно завышенный размер платы на услугу по предоставлению пассажирам в пользование постельных принадлежностей в вагонах поездов.

5.03.2012 г. АМКУ выдал ЮЖД обязательные для рассмотрения рекомендации, согласно которым предприятие должно было пересмотреть размер платы до экономически обоснованного уровня, однако нарушение не было устранено в срок.

"Укрзалізниця" запустила новый онлайн-сервис об опоздании поездов

"Укрзалізниця" на своем официальном сайте запустила новый онлайн-сервис информирования об

опоздании поездов в режиме реального времени. Благодаря информационной системе пассажиры смогут узнать об опоздании поездов по самым большим ж/д станциям и областным центрам, но уже в ближайшее время перечень станций будет увеличен.

Справка. *Работы над усовершенствованием веб-портала "Укрзалізниці" проводятся в рамках выполнения пункта № 173.1 Национального плана действий на 2013 г. по внедрению Программы экономических реформ на 2010—2014 гг. "Богатое общество, конкурентоспособная экономика, эффективное государство".*

"Укрзалізниця" потеряла почти 3,5 млрд грн. от перевозки пассажиров

По сообщению пресс-службы "Укрзалізниці", в январе—июне 2013 г. ведомство понесло убытки от перевозки пассажиров на сумму почти 3,5 млрд грн. По словам министра инфраструктуры В. Козака, только от курсирования одного дополнительного поезда, предназначенного для обеспечения летних перевозок — № 231/232 Киев—Симферополь, который в июне совершил 8 рейсов, убытки составили свыше 1,494 млн грн. Причинами убытков являются низкие тарифы, перевозка льготников и отсутствие госдотаций.

Примечание. *В январе—мае 2013 г. "Укрзалізниця" понесла убытки от перевозки пассажиров на сумму 3 млрд грн.*

За пять лет (2008—2013 гг.) "Укрзалізниця" понесла убытки от перевозки пассажиров на сумму 34,681 млрд грн., сообщает УНИАН.

За 6 месяцев пассажирооборот на сети ОАО "РЖД" снизился

Согласно оперативным данным, в июне 2013 г. на инфраструктуре ОАО "РЖД" было перевезено 101,3 млн пассажиров, что на 3,1% больше, чем за аналогичный период прошлого года. В т.ч. в пригородном сообщении отправлено 90,6 млн пассажиров (+4,2%), в дальнем следовании — 10,7 млн (–4,8%).

Пассажирооборот в июне 2013 г. составил 13,9 млрд пасс.км, что на 3,5% меньше, чем за аналогичный период 2012 г.

Всего за январь—июнь 2013 г. было отправлено 520,5 млн пассажиров (+4,2% к январю—июню 2012 г.), из них в дальнем сообщении было перевезено 51,2 млн пассажиров (-2,4%), в пригородном сообщении — 469,3 млн (+5%).

Пассажирооборот на сети ОАО "РЖД" с начала 2013 г. снизился на 1,4% к уровню прошлого года — до 61,8 млрд пасс.км, сообщает пресс-служба ведомства.

Пассажирооборот железных дорог Украины снизился

В июне 2013 г. железными дорогами Украины во всех видах сообщений отправлено почти 37,621 млн пассажиров. Всего по сравнению с прошлым годом пассажирооборот уменьшился на 1,12% — до 5749 млн пасс. км, в т.ч. в дальнем сообщении — до 4305 млн пасс.км, в пригородном — до 1444 млн пасс.км.

Без отклонений от расписания отправлено 99,2% составов; последовало по графику 97,2% поездов, сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

Польская PESA пока не готова работать в Украине

Госагентство по инвестициям и управлению нацпроектами заявило, что польский производитель рельсового транспорта компания PESA Bydgoszcz после ряда встреч в Украине решила изучить возможность производства в нашей стране новых двухсистемных локомотивов. Между тем, сама польская компания опровергла это сообщение, заявив, что не видит возможности сотрудничества, по крайней мере, до 2017 г. по причине отсутствия реальных заказов на ее продукцию.

В частности, как сообщил пресс-секретарь PESA М. Журовский, недавно Мининфраструктуры проинформировало компанию, что первые заказы она сможет получить не ранее чем через 3—4 года, т.к. все заказы на локомотивы для "Укрзалізниці" уже распределены у других поставщиков.

По словам М. Журовского, в настоящее время потенциальные возможности сотрудничества настолько неконкретные, что PESA пока не видит перспектив работы в Украине.

Крюковский и Кировский заводы создадут СП

Президент ПАО "Крюковский вагоностроительный завод" (г. Кременчуг, Полтавская обл.) В. Приходько и гендиректор ОАО "Кировский завод" (РФ) г. Семененко подписали меморандум о создании СП.

Российско-украинская компания будет специализироваться на изготовлении и поставках пассажирских вагонов локомотивной тяги, скоростных межрегиональных и пригородных электропоездов и дизель-поездов. Кроме того, новое предприятие займется производством новых и модернизированных вагонов метрополитена, трамваев, а также эскалаторов и вагонов для транспортировки навалочных грузов.

Создание СП намечено завершить к 10.10.2013 г. Наладить выпуск продукции планируется с 1.12.2013 г.

Предполагается, что основными потребителями продукции СП будут метрополитены С.-Петербурга и Москвы, а также других городов России и СНГ, сообщает *УНИАН*.

Справка. *ПАО "Крюковский вагоностроительный завод" имеет налаженное и действующее производство двух видов вагонов — пассажирских и грузовых.*

Предприятия группы "Кировский завод" (РФ) выпускают сельскохозяйственную и дорожно-строительную технику, а также оборудование для нефтегазовой отрасли, энергетики, судостроения. В состав группы входят около 15 профильных "дочек".

Для "Воздушного экспресса" могут быть закуплены крюковские поезда

Госагентство по инвестициям и управлению национальными проектами рассматривает возможность использования подвижного состава и поездов ПАО "Крюковский вагоностроительный завод" (г. Кременчуг) для реализации национального проекта "Воздушный экспресс". Об этом сообщил глава Госинвестпроекта В. Каськив.

По его словам, для нацпроектов Украины "приоритетной задачей является использование лучших украинских технологий и производственных мощностей". Только такой подход будет стимулировать экономику и обеспечит создание новых рабочих мест в стране. Поэтому Госинвестпроект в первую очередь рассматривает возможность использования подвижного состава от национального производителя, сообщает *ЛІГАБізнесІнформ*.

Справка. *Проект "Воздушный экспресс" предусматривает строительство скоростного железнодорожного пассажирского сообщения между ст. Киев-Пассажирский и международным аэропортом "Борисполь".*

3 – 6 сентября 2013

Донецк, Украина

ПРОМЫШЛЕННАЯ НЕДЕЛЯ

XII специализированная выставка
металлообрабатывающего оборудования и комплектующих

МАШИНОСТРОЕНИЕ

II специализированная выставка

ОХРАНА ТРУДА

II специализированная выставка

ХИМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Главный информационный спонсор: МТТ Мир Техники и Технологий The World of Technics and Technologies

Официальный партнер ВЦ "ЭКСПОДОНБАСС": ПЕРШИЙ ДІЛОВИЙ ТЕЛЕКАНАЛ ДЛЯ ТИХ, ХТО ПЕРШИЙ

Медиа-партнер: Газета ЖИЗНЬ www.lifedon.com.ua

Информационные партнеры: Оборудование Инструмент для профессионалов; Промышленная Торговая Площадка Украины

ОРГАНИЗАТОР:

ED Expodonbass

Выставочный центр "ЭКСПОДОНБАСС"
Тел./факс: +38 (062) 381-21-35, 318-21-36
E-mail: metal@expodon.dn.ua, http://www.expodon.dn.ua
83048, Украина, г. Донецк, ул. Челюскинцев,189-В

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Украина впервые приняла участие в работе Таможенного союза

2.07.2013 г. в Москве состоялось заседание Совета Евразийской экономической комиссии. По приглашению председателя Совета Евразийской экономической комиссии вице-премьер-министр Украины Юрий Бойко и советник Президента Украины, руководитель главного управления по вопросам международных отношений Администрации Президента Украины Андрей Гончарук приняли участие в заседании Совета ЕЭК.

Украинская делегация приняла участие в обсуждении вопросов относительно техрегламентов, которыми будет определяться доступ товаров, в т.ч. украинских, на рынки стран ТС. Обсуждались, в частности, техрегламенты на отдельные виды промышленной, молочной и мясной продукции, сообщает пресс-служба КМУ.

В Администрации Президента подчеркнули, что Украина не планирует вступать в ТС, но рассчитывает, что сотрудничество в рамках меморандума позволит сохранить существующий объем товарооборота с Россией, Беларусью и Казахстаном, а также оценить плюсы и минусы возможного членства в объединении.

Примечание. *Участие представителей Украины в заседаниях органов ЕЭК предусматривается меморандумом об углублении взаимодействия между Украиной и ЕЭК, заключенным 31.05.2013 г. Подписанный меморандум об углублении взаимодействия позволит Украине участвовать в работе Таможенного союза, но пока без официального статуса наблюдателя. Кроме того, Украина получила право делегировать своего представителя на открытые заседания комиссии. При этом украинские представители не будут иметь права участвовать в принятии решений, но получат возможность направлять свои предложения в Евразийскую экономическую комиссию.*

Представителем Украины в Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) назначен Виктор Суслов. Соответствующее распоряжение было принято на заседании КМУ 3.07.2013 г.

Николай Азаров отметил: "Нам нужно быстро наладить механизм прогнозируемых стабильных, бесконфликтных отношений с таким же большим и важным для нас таможенным объединением на востоке, которым является Евросоюз на западе. Думаю, свою миссию представитель правительства Украины начнет уже во время межправительственной встречи на уровне глав правительств Украины и России, которая состоится 12 июля в Сочи".

Правительство также поручило МИД, Минэкономразвития и торговли вместе с другими заинтересованными органами исполнительной власти в месячный срок разработать положение о представителе Украины в ЕЭК, которая является регулирующим органом Таможенного союза.

Правительство определило Киев местом пребывания представителя страны при ЕЭК. Такую позицию ранее высказывали и в Евразийской комиссии. "Важно, чтобы представитель находился в Киеве, в постоянном контакте с украинскими политиками, приезжая по необходимости в Москву на заседания — благо, что расстояние небольшое",— ранее заявляли в ЕЭК. Однако это не позволит украинскому представителю полноценно лоббировать интересы страны. "Необходимо, чтобы он постоянно курсировал между Москвой, Минском и Астаной, добиваясь наиболее выгодных условий для украинского экспорта", — уверен правительственный уполномоченный по вопросам сотрудничества с Российской Федерацией, странами СНГ и ЕврАзЭС Валерий Мунтиян.

Интеграционный процесс Украины с ЕС может происходить одновременно с развитием стратегического партнерства со странами ТС

Об этом заявил Премьер-министр Украины Николай Азаров в интервью французскому изданию *Le nouvel Economiste*. Глава правительства отметил, что Украина не находится на перекрестке двух альтернативных путей по сотрудничеству с ЕС и ТС, а "имеет только один путь — наши национальные интересы". Н. Азаров отметил, что соглашение об ассоциации между Украиной и ЕС является "уникальным документом, полезным в практической плоскости как для Украины, так и для ЕС, обеспечивает также создание обширной зоны свободной торговли".

По его словам, соглашение является большим по размаху инструментом, который по своим масштабам, целям и социально-экономическим последствиям, включая все области сотрудничества, открывает Украине путь к дальнейшему прогрессивному развитию. Премьер-министр отметил, что этот инструмент может служить в качестве стратегического текста системных реформ в Украине, реализация которых позволит создать стандарты ЕС. "В этой связи мы не должны делать выбор между ЕС и Таможенным союзом (Россия, Беларусь, Казахстан)", — отметил он.

Вместе с тем Н. Азаров добавил, что все соглашения, заключенные с ТС, не умаляют ни в коей мере правосубъектность Украины с точки зрения международного права: "Они являются дополнением к национальному законодательству и, таким образом, не могут быть препятствием на пути выполнения (Украиной) обязательств, принятых в рамках ВТО, а также создания углубленной и универсальной зоны свободной торговли между Украиной и ЕС. При этом интеграционный процесс Украины с ЕС может и должен происходить одновременно с развитием стратегического партнерства с Россией и другими членами Таможенного союза".

Н. Азаров сообщил, что по итогам 2012 г. более 36% оборота внешней торговли Украина осуществляет со странами-участницами Таможенного союза ($63 млрд).

"Мы получаем из этих стран большинство энергетических ресурсов и сырья для обеспечения функционирования экономики. Мы не можем игнорировать этот факт. Кроме того, Таможенный союз является основным потре-

бителем украинских товаров, например, труб. Если Европейский Союз примет решение развивать свой нефтегазовый сектор, приобретя более 2 миллионов тонн наших труб, можно только приветствовать это", — подчеркнул Н. Азаров.

Литва тянет Украину в Европу из-за "Викинга"

1.07.2013 г. Литва стала председателем в Совете Евросоюза, приняв эти обязанности от Ирландии. Прибалтийская страна принципиально заинтересована в подписании Украиной соглашения об ассоциации с Европейским Союзом, но Вильнюс будет также искать экономические выгоды от принятия этого договора с Киевом. "Вильнюс принципиально заинтересован в том, чтобы Украина подписала соглашение об ассоциации с ЕС. Это покажет, что Литва — геополитический игрок, который тянет Украину в Европу, к тому же литовцы смогут надеяться на экономические выгоды", — заявил директор Института политического анализа и международных исследований Сергей Толстов.

Эксперт напомнил, что Вильнюс лоббирует существующий уже 10 лет проект контейнерного транзитного поезда "Викинг". Он курсирует между Ильичевским морским торговым портом и литовским портом Клайпеда, но пока объемы перевозок незначительны. По мнению С. Толстова, "литовцы могут увязать вопрос "Викинга" с европродвижением Украины". Он не исключает, что другие страны-члены ЕС, парламенты которых должны ратифицировать договор с Украиной, также могут потребовать взамен "экономические уступки". "Германия, например, заинтересована в отмене пошлин на импортные автомобили", — заметил С. Толстов. Он подчеркнул, что у Литвы "другая весовая категория" в экономике, чем у Германии, поэтому прибалтийская страна, даже председательствуя в Совете ЕС, "может влиять, но не менять те импульсы, которые дают "тяжеловесы" Германия, Брюссель и Вашингтон".

Подписана Совместная противопаводковая программа развития Верхней Тисы

1—5.07.2013 г. в г. Бакталорантгаза (Венгрия) проходило 18 совещание Уполномоченных правительств Украины и Венгрии по вопросам выполнения Межправительственного украинско-венгерского соглашения о совместном использовании и охране трансграничных водных объектов. Совещание посвящено празднованию 20-летия сотрудничества на пограничных водах. Участие в указанном совещании принимали уполномоченный правительства Украины, председатель Госводагентства Василий Сташук и уполномоченный правительства Венгрии, заместитель государственного секретаря по охране окружающей среды по вопросам водного хозяйства Министерства регионального развития Венгрии Петер Ковач и другие представители водохозяйственной отрасли Украины и Венгрии.

В частности, 3.07.2013 г., в рамках проведения XVIII совещания Уполномоченных правительств Украины и Венгрии во исполнение Соглашения между правительствами Украины и Венгрии по вопросам водного хозяйства на пограничных водах состоялось празднование 20-летия украинско-венгерского сотрудничества на пограничных водах. В торжествах на дамбе р. Тиса в районе сел Соловка (Украина)—Лоня (Венгрия) приняли участие высокопоставленные представители обоих государств, руководители смежных приграничных областей, а также работники водохозяйственной отрасли.

К участникам празднования обратились заместитель председателя Главного госуправления водного хозяйства Венгрии Иштван Ланг и председатель областной комиссии по вопросам защиты Сабольч-Сотмар-Берег Виннаи Дьозе, которые рассказали о противопаводковых мероприятиях на венгерской территории, в частности мощных противопаводковых емкостях, построенных и строящихся, и уже доказавших свою пользу во время прохождения паводков, подчеркнули важность противопаводковой защиты приграничных областей. Генеральный консул Украины в Ниредьгазе (Венгрия) Сергей Бороденков дал высокую оценку сотрудничеству украинских и венгерских водохозяйственников приграничных областей.

В выступлении Уполномоченного правительства Украины, председателя Госагентства водных ресурсов Украины В. Сташука отмечено: "Эти годы отличились событиями и мероприятиями на пограничных водах с обеих сторон, которые включали как совершенствование систем противопаводковой защиты общего интереса, так и испытания на прочность наших систем и специалистов во время чрезвычайных ситуаций. В частности, хотелось бы отметить сотрудничество и взаимопомощь, которые имели место при значительных паводках 1998, 2001, 2008 гг.".

Решение проблемы противопаводковой защиты в бассейне р. Тиса требует безусловного объединения как научно-технического потенциала, так и финансовых ресурсов соседних стран бассейна р. Тиса.

Одним из основных направлений реализации Госпрограммы противопаводковой защиты является управление паводками путем строительства аккумулирующих емкостей в горной части Закарпатской области и противопаводковых польдеров в низменной части. Строительство этих сооружений на территории Украины позволит снизить паводковые уровни воды на реках и уменьшить нагрузку на противопаводковый комплекс не только в Украине, но и на территории Венгрии и других стран, которые находятся в бассейне Тисы.

В отраслевой политике ЕС хорошо прослеживается стремление к региональному подходу в решении экономических, социальных и финансовых вопросов. Важно, чтобы в следующем семилетнем цикле ЕС 2014—2021 гг. Украина принимала активное участие в разработке и реализации трансграничных проектов, которые будут иметь положительное влияние на развитие всего Дунайского региона, в т.ч. и бассейна р. Тиса. Именно поэтому подготовка и реализация Совместной противопаводковой программы развития под эгидой Дунайской Стратегии в будущем будет способствовать разработке скоординированных, долгосрочных решений проблем, которые не могут быть решены исключительно на государственном уровне.

Создание общей автоматизированной информационно-измерительной системы (АИИС) "Тиса", которая на сегодня уже насчитывает 152 станции на территории обеих стран, также осуществлено благодаря тесному сотрудничеству украинских и венгерских специалистов.

Уполномоченные правительств Украины и Венгрии торжественно подписали Совместную противопаводковую программу развития Верхней Тисы.

Совместная украинско-венгерская программа развития имеет приоритетной задачей обеспечение противопаводковой защиты на участке Верхней Тисы. Кроме реконструкции дамб, программа предусматривает усиление надежности противопаводковой защиты путем строительства паводко-аккумулирующих емкостей на венгерской и

украинской территориях. Кроме этого, Совместная программа развития также содержит дальнейшее совершенствование общей Верхне-Тисайской системы мониторинга и прогнозирования паводков, модернизации существующих станций, установки 30—40 новых станций, нового метеорадара на украинской территории, совершенствования системы ИТ и радиосвязи, а также возобновление работы автоматизированной станции контроля качества воды в г. Тячев. С украинской стороны в Программу развития внесены 11 объектов общей стоимостью EUR156,87 млн.

Закрытие проекта Twinning в авиационной сфере

4.07.2013 г. в Госавиаслужбе Украины состоялось заключительное заседание, посвященное официальному закрытию проекта Twinning в авиационной сфере "Поддержка реализации норм и стандартов ЕС в сферах аэропортов, аэродромов и обслуживания воздушного движения/аэронавигационного обслуживания (ATM/ANS)".

В работе заключительного заседания также приняли участие Колесник А.А., председатель Госавиаслужбы Украины, Хосе Родригез Майано, посол Испании в Украине, Андрю Расбаш, руководитель Управления программ помощи в Украине/координатор по вопросам сотрудничества, представительство ЕС в Украине, Гунилла Халт, первый секретарь, торговый представитель (Посольство Швеции), Цикалюк О.Б., заместитель директора Центра адаптации госслужбы к стандартам ЕС, замдиректора Административного офиса программы Twinning, Пар Эрикссон, лидер проекта, LFV (Швеция), Матильде Фернандез-Балбин, младший лидер проекта (Министерство транспорта и развития, Испания), Хенрик Люндберг, постоянный советник проекта (Швеция), Хосе Ортуньо Фернандез, постоянный советник проекта (Испания), Бабейчук Д.Г., лидер проекта со стороны бенефициара (Госавиаслужба Украины).

Целью проекта было проведение сертификации аэропортов и аэродромов в Украине в соответствии со стандартами и нормами ICAO и будущими нормами ЕС, обеспечение надзора за эксплуатацией и состоянием аэродромов, аэродромного оборудования и авиационной наземной техники. Также усовершенствование системы надзора за обеспечением безопасности полетов при организации воздушного движения в соответствии с требованиями ЕС.

За период выполнения проекта осуществлен пересмотр национального законодательства в сфере аэропортов, обслуживания воздушного движения и по вопросам экономического регулирования гражданской авиации и разработаны проекты модифицированных или новых правил/нормативно-правовых актов, которые планируется вводить в действие в ближайшем будущем. Также в сотрудничестве с иностранными экспертами было постатейно проанализировано соответствующее законодательство ЕС в соответствии с планом деятельности проекта.

"Тенденция внедрения в Украине таких проектов свидетельствует, что интеграционные процессы являются приоритетными направлениями внешней политики как со стороны Украины, так и со стороны ЕС. Украина и Европейский Союз намерены заключить Соглашение об Общем авиационном пространстве. Мы достигли большого прогресса на этом пути и надеемся, что проект очень положительно повлияет на гармонизированное внедрение в национальное законодательство норм и стандартов ЕС", — подчеркнул в своем приветственном слове Колесник А.А., председатель Госавиаслужбы Украины.

Господин Андрю Расбаш, руководитель Управления программ помощи в Украине, координатор по вопросам сотрудничества, представительство Европейского Союза в Украине, в своем выступлении отметил, что "транспортный сектор был среди приоритетных сфер в сотрудничестве Украина—ЕС в последние годы. В рамках повестки дня Соглашения об ассоциации между Украиной и Европейским Союзом позиции отрасли должны оставаться неизменными. ЕС будет продолжать поддерживать транспортный сектор Украины, финансируя многочисленные проекты и программы".

Реализация проекта дала возможность специалистам Госавиаслужбы Украины повысить профессиональный уровень, принять практическое участие во внутренних процедурах стран-членов ЕС, сообщает Госавиаслужба Украины.

Справка. *Донор проекта Twinning — Европейской Союз, исполнители проекта: провайдер аэронавигационных услуг Luftfartsverket (LVF), Авиационные власти Королевства Швеция. Имплементация проекта начата 1.10.2011 г. В 2009 г. был успешно завершен первый проект Twinning "Гармонизация норм законодательства и стандартов Украины в соответствии с нормами законодательства и стандартов ЕС в сфере гражданской авиации".*

7 раунд переговоров с ЕС по Соглашению об Общем авиационном пространстве

5.07.2013 г. Госавиаслужба Украины провела 7 раунд переговоров с Европейским Союзом относительно заключения Соглашения об Общем авиационном пространстве, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры. Делегацию ЕС возглавляет Филипп Бургело-Верне — начальник отдела международных транспортных отношений Европейской Комиссии, украинскую сторону представляет председатель Госавиаслужбы Анатолий Колесник. В ходе переговоров стороны продолжили работу над поиском взаимоприемлемых компромиссов по проекту текста Соглашения.

Целью заключения Соглашения между Украиной и ЕС об Общем авиационном пространстве является постепенная либерализация рынков, использование общих правил на основе правил ЕС в области гражданской авиации, содействие промышленному и операционному сотрудничеству.

Как неоднократно отмечал министр инфраструктуры Украины Владимир Козак, одной из стратегических целей министерства является либерализация транспортных перевозок между Украиной и другими странами. Министерство проводит системную работу по упрощению процесса организации и осуществления автомобильных, железнодорожных, морских и авиационных перевозок для увеличения объемов транзита и экспорта/импорта и привлечения к украинской части транснациональных коридоров новых грузовладельцев и грузооператоров.

Заключение Соглашения об Общем авиапространстве предполагает объединение авиатранспортных рынков Украины и ЕС, что будет способствовать эффективной организации авиаперевозок и улучшению качества услуг, развитию транзитного потенциала нашего государства, интегрированию Украины в Европейские авиационные структуры и укреплению авторитета страны как авиационного европейского государства.

Примечание. *Переговорный процесс по заключению Соглашения между Украиной и ЕС об Общем авиационном про-*

странстве начался в декабре 2007 г. Согласно плану первоочередных мероприятий по интеграции Украины в ЕС на 2013 г., утвержденному распоряжением КМУ от 13.02.2013 г. № 73-р, переговоры по заключению Соглашения между Украиной и ЕС об Общем авиационном пространстве должны завершиться в течение 2013 г.

Александр Вилкул провел встречу с принцем Майклом Кентским

В Украине в рамках совместного украинско-британского военно-исторического проекта Клуб любителей старинной авиации Air Squadron прибыла делегация влиятельных политиков и бизнесменов Великобритании во главе с членом британской королевской семьи принцем Майклом Кентским. Члены делегации прилетели в Украину на 23-х раритетных самолетах времен Первой и Второй мировых войн.

Вице-премьер-министр Украины Александр Вилкул стал первым украинским чиновником, который встретился с принцем Кентским в рамках реализации этого проекта в Украине. Также во встрече приняли участие Чрезвычайный и Полномочный Посол Великобритании в Украине Саймон Смит, президент Клуба любителей старинной авиации Air Squadron, директор компании Big Yellow Group и Mint Partners Limited Тим Кларк и заместитель начальника Генерального штаба Вооруженных сил Украины генерал-лейтенант Юрий Думанский.

Во время пребывания в Украине британская делегация во главе с принцем Майклом Кентским, в частности, ознакомилась с состоянием и развитием украинской авиаотрасли. В т.ч. посетила ГП "Антонов", где британские гости узнали о работе конструкторского бюро сборочного цеха самолетов Ан-148 и Ан-158, а также побывали на летно-испытательной базе предприятия. "Украина должна гордиться историей отечественной авиации, на счету которой один из крупнейших серийных грузовых самолетов мира "Руслан", а также самолет-гигант Ан-225 "Мрия", способный поднимать груз в 250 т. Также модельный ряд украинских пассажирских и грузовых самолетов включает высокотехнологичные машины Ан-140, Ан-148, Ан-158, которые являются достойными конкурентами региональных самолетов других производителей мира", — сказал А. Вилкул. Он отметил, что правительство создает условия для развития отечественной авиационной отрасли. В т.ч. для увеличения количества авиаперевозок и пассажиропотока через украинские аэропорты, что способствует развитию международных отношений и туристической отрасли Украины. "За три года — с 2010 г. по 2012 г. — почти вдвое увеличился пассажиропоток в аэропортах Украины — до более 14 млн пассажиров в год. Более 80% авиапассажиров — это пассажиры международных рейсов. Только между Украиной и Британией ежегодно украинскими и британскими компаниями перевозится более 260 тыс. пассажиров", — сказал А. Вилкул. Он отметил, что в настоящее время правительство активизирует развитие украинского рынка авиаперевозок. "Правительство расширяет сеть авиамаршрутов, в т.ч. привлекает лоу-кост (низкобюджетных) перевозчиков, что позволит снизить стоимость билетов на самолеты", — сказал А. Вилкул.

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

В августе т.г. исполняется 15 лет со дня выхода первого номера еженедельного журнала "Транспорт"

За эти годы наш журнал из простого информационного бюллетеня вырос в серьезное издание, оперативно освещающее все аспекты жизнедеятельности транспортного комплекса как Украины, так и соседних государств.

Все эти 15 лет журнал старается не только существовать как еженедельное издание, но и идти в ногу со временем, постоянно поддерживая свой имидж — авторитетного отраслевого журнала.

А развиваться и постоянно быть на должном уровне журнал может только с Вашей помощью — наших подписчиков и читателей.

Поэтому мы обращаемся к Вам с просьбой высказать свое мнение и свои пожелания о том, насколько Вам нравятся материалы, размещаемые в еженедельном журнале "Транспорт", устраивает ли Вас его периодичность, своевременно ли доставляется печатная версия, какие материалы Вы бы хотели видеть в нашем журнале и т.д.

Свои замечания и пожелания просьба направлять по адресу:

— электронной почтой:
E-mail: subscribe@transport-journal.com
E-mail: info@transport-journal.com

— факсом: +38 048 7 385 375, +38 048 7 287 221, +38 044 503 63 73

— почтой: Еженедельный журнал "Транспорт", АО "ПЛАСКЕ", а/я 299, г. Одесса, 65001, Украина

ОФИЦИАЛЬНАЯ ЧАСТЬ

ПРЕЗИДЕНТ

Утверждено положение о представителе Украины во ВТО

Указ от 19.06.2013 г. № 333/2013
"О Положении о Представителе Украины во Всемирной торговой организации"

Вступает в силу со дня опубликования.

Согласно утвержденному Положению установлено, что представитель Украины в ВТО является специально уполномоченным лицом, на которое возлагается представительство позиции Украины в ВТО, содействие согласованности действий органов исполнительной власти по внедрению и реализации единого внешнеполитического курса Украины по вопросам сотрудничества в рамках ВТО, а также содействие обеспечению национальных интересов Украины во внешнеэкономических отношениях с членами ВТО.

Представитель Украины назначается и освобождается от исполнения обязанностей Президентом Украины.

Представитель Украины имеет заместителя, которым по должности является один из заместителей Постоянного представителя Украины при отделении ООН и других международных организациях в Женеве, к функциональным обязанностям которого отнесены вопросы экономического сотрудничества.

Кроме того, положением определены основные задачи представителя Украины в ВТО.

Отмечено, что представитель Украины в соответствии с возложенными на него задачами:

— участвует в работе органов ВТО и представляет в них позицию Украины;

— поддерживает официальные контакты с должностными лицами ВТО и представителями членов ВТО в этой организации;

— принимает в установленном порядке участие в многосторонних торговых переговорах, проводимых в рамках ВТО, а также двусторонних и многосторонних переговорах с членами ВТО по развитию торгового сотрудничества;

— осуществляет мониторинг решений ВТО, членов ВТО в сфере торговли, анализирует их на предмет влияния на торговую политику Украины, готовит и представляет Президенту соответствующие предложения;

— участвует в подготовке проектов актов и поручений Президента по вопросам сотрудничества Украины в рамках Всемирной торговой организации и с членами ВТО;

— выполняет другие функции в соответствии с актами, поручениями Президента.

Также указано, что представитель Украины каждые полгода отчитывается перед Президентом о проведенной работе.

КАБИНЕТ МИНИСТРОВ

Изменения в Положение о пограничном режиме

Постановление от 3.07.2013 г. № 463
"О внесении изменений в Положение о пограничном режиме"

Внесены изменения в Положение о пограничном режиме, утвержденное постановлением КМУ от 27.07.1998 г. № 1147.

В частности, указано, что авиаработы, любое строительство, вырубка леса, охота, водопользование, геологические, дорожные и др. исследования в пределах погранполосы, а также гидротехнические, землеустроительные, мелиоративные и др. работы, связанные с изменением водного режима пограничных рек, озер и других водоемов, видео-, кино- и фотосъемки местности, туристические путешествия и прыжки по всем видам парашютов проводятся после информирования органа охраны госграницы Госпогранслужбы, в зоне ответственности которого производится такая деятельность, с указанием начала и срока ее проведения, фамилий, имен и отчеств лиц, осуществляющих эту деятельность.

Информирование осуществляется письменно не позднее чем за 24 часа до начала осуществления такой деятельности, в т.ч. посредством факсимильной связи или электронной почты. Контактная информация размещается Администрацией Госпогранслужбы на информстендах, официальном сайте, а также в СМИ.

Перераспределение бюджетных средств

Распоряжение от 26.06.2013 г. № 445-р
"О перераспределении некоторых расходов государственного бюджета, предусмотренных Государственному агентству автомобильных дорог на 2013 год"

Указано, что согласно ч. 8 ст. 23 Бюджетного кодекса Украины следует осуществить в пределах общего объема бюджетных назначений, предусмотренных Госагентству автодорог на 2013 г. в спецфонде госбюджета, перераспределение расходов в сумме 973300 тыс. грн. путем уменьшения объема расходов потребления по программе 3111030 "Выполнение долговых обязательств по кредитам, полученным под государственные гарантии на развитие сети автомобильных дорог общего пользования" и увеличения объема расходов развития по программе 3111020 "Развитие сети и содержание автомобильных дорог общего пользования".

Утверждены проекты и объемы финансирования ремонта дорог

Распоряжение от 26.06.2013 г. № 454-р
"Об утверждении проекта "Капитальный ремонт автомобильной дороги Н-01 Киев—Знаменка на участке км 14+740—43+345 в пределах Киевской области"

Утвержден представленный Государственным агентством автомобильных дорог проект "Об утверждении проекта "Капитальный ремонт автомобильной дороги **Н-01 Киев—Знаменка на участке км 14+740—43+345** в пределах Киевской области". Общая сметная стоимость в ценах по состоянию на 1.02.2013 г. — 702234,94 тыс. грн.

Распоряжение от 26.06.2013 г. № 455-р
"Об утверждении проекта "Капитальный ремонт автомобильной дороги М-01 Киев—Чернигов—Новые Яриловичи на участке км 18+730—61+160 в пределах Киевской области"

Утвержден представленный Государственным агентством автомобильных дорог рабочий проект "Капитальный ремонт автомобильной дороги **М-01 Киев—Чернигов—Новые Яриловичи на участке км 18+730—61+160** в пределах Киевской области". Общая сметная стоимость работ по проекту в ценах по состоянию на 13.12.2012 г. — 1880295,222 тыс. грн.

Распоряжение от 26.06.2013 г. № 456-р
"Об утверждении скорректированного рабочего проекта и титула строения "Реконструкция автомобильной дороги государственного значения Запорожье—Донецк на участке км 214+500—217+000 (обход г. Донецка, четвертая очередь), Донецкая область"

Утвержден представленный Мининфраструктуры скорректированный рабочий проект "Реконструкция автомобильной дороги государственного значения **Запорожье—Донецк на участке км 214+500—217+000** (обход г. Донецка, четвертая очередь), Донецкая область", сметная стоимость работ по которому составляет 218770,894 тыс. грн.

Распоряжение от 26.06.2013 г. № 457-р
"Об утверждении рабочего проекта "Капитальный ремонт международной автомобильной дороги государственного значения М-01 Киев—Чернигов—Новые Яриловичи (на Гомель), км 71+503—75+471, Черниговская область"

Утвержден представленный Государственным агентством автомобильных дорог рабочий проект "Капитальный ремонт международной автомобильной дороги государственного значения **М-01 Киев—Чернигов—Новые Яриловичи (на Гомель), км 71+503—75+471**, Черниговская область". Общая сметная стоимость работ по проекту в ценах по состоянию на 29.10.2012 г. — 131470,256 тыс. грн.

Распоряжение от 26.06.2013 г. № 458-р
"Об утверждении скорректированного рабочего проекта и титула строения "Реконструкция автомобильной дороги государственного значения Запорожье—Донецк на участе км 212+000—214+500 (обход г. Донецка, четвертая очередь), Донецкая область"

Утвержден представленный Мининфраструктуры скорректированный рабочий проект "Реконструкция автомобильной дороги государственного значения **Запорожье—Донецк на участке км 212+000—214+500** (обход г. Донецка, четвертая очередь), Донецкая область", сметная стоимость работ по которому составляет 144571,089 тыс. грн.

Распоряжение от 26.06.2013 г. № 459-р
"Об утверждении скорректированного рабочего проекта и титула строения "Реконструкция автомобильной дороги государственного значения Запорожье—Донецк на участке км 210+800—212+000 (обход г. Донецка, четвертая очередь), Донецкая область"

Утвержден представленный Мининфраструктуры скорректированный рабочий проект "Реконструкция автомобильной дороги государственного значения **Запорожье—Донецк на участке км 210+800—212+000** (обход г. Донецка, четвертая очередь), Донецкая область", сметная стоимость работ по которому составляет 208503,259 тыс. грн.

Перечень морпортов Украины, открытых для захода иностранных судов

Распоряжение от 26.06.2013 г. № 466-р
"Об утверждении перечня морских портов Украины, открытых для захода иностранных судов"

Вступает в силу со дня опубликования

Утвержден перечень морских портов Украины, открытых для захода иностранных судов, в который, в частности, включены порты: Рени, Измаил, Усть-Дунайск, Белгород-Днестровский, Ильичевск, Одесса, "Южный", Николаев, Херсон, Скадовск, Севастополь, Евпатория, Ялта, Феодосия, Керчь, Бердянск, Мариуполь, СМП "Октябрьск".

А/д общего пользования переданы в собственность территориальных общин

Распоряжение от 3.07.2013 г. № 482-р

"О передаче участков автомобильных дорог общего пользования в собственность территориальных общин"

Переданы участки автомобильных дорог общего пользования в собственность территориальных общин:

Участок автомобильной дороги	Территориальная община, в собственность которой передаются участки автодорог
Т-05-07 Донецк—Харцызск—Амвросиевка—КПП Успенка общей протяженностью 5,71 км, которая проходит по ул. Шевченко протяженностью 3,46 км (км 5+110—8+760), ул. Набережной (до ул. Мира) протяженностью 0,9 км (км 4+210—5+110), просп. 75-летия футбольного клуба "Шахтер" протяженностью 1,35 км (км 2+860—4+210)	территориальная община г. Донецка
С050327 Горловка—Енакиево общей протяженностью 7,55 км, которая проходит по ул. Горняков, улицах Гагарина, "50 Лет Октября", Кронштадтской, просп. Ленина (км 7+400—14+950).	территориальная община г. Енакиево
Т-05-04 Красноармейск—Артемовск—Михайловка общей протяженностью 2,25 км, которая проходит по ул. Корсунского (км 74+550—76+800); Т-05-13 Красный Лиман—Артемовск—Горловка протяженностью 5,36 км, которая проходит по ул. Советской (км 61+620—66+980); Т-05-04 Красноармейск—Артемовск—Михайловка общей протяженностью 9,54 км, которая проходит по улицам Широкой, Мариупольской, Артема, пер. Кирпичному, улицах Тевосяна, Первомайской и П. Лумумбы (км 76+800—86 +263)	территориальная община г. Артемовска
Т-05-07 Донецк—Харцызск—Амвросиевка—КПП Успенка общей протяженностью 10,3825 км, которая проходит по ул. Магистральной (км 14+250—18+150) протяженностью 3,9 км, ул. Автотранспортной (км 18+150—19+175 и км 19+205—22+950, за исключением ж/д переезда длиной 30 м) протяженностью 4,77 км, ул. Городецкой (км 22+950—24+526 и км 24+556—24+692, за исключением ж/д переезда длиной 30 м) протяженностью 1,712 км	территориальная община г. Макеевки
Т-05-13 Красный Лиман—Артемовск—Горловка общей протяженностью 12,166 км, которая проходит по Артемовскому шоссе (км 90+560—92+640), улицам Академика Королева (км 92+640—93+753), Бориса Макухи (км 93+753—94+620, за исключением путепровода длиной 79 м), Пересыпкина (км 94+620—96+970), Кузнецова-Зубарева (км 96+970—99+014, за исключением двух путепроводов длиной 51 и 73 м), Интернациональной (км 99+014—102+936, за исключением трамвайного пути длиной 7 м)	территориальная община г. Горловки

МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ

Разрешение на учет первички должно подтверждаться документально

Приказ от 3.06.2013 г. № 574

"О внесении изменений в Положение о документальном обеспечении записей в бухгалтерском учете"

(Зарегистрирован в Минюсте 25.06.2013 г. под № 1057/23589)

Вступает в силу со дня официального опубликования.

Внесены изменения в Положение о документальном обеспечении записей в бухгалтерском учете.

В частности, указано, что:

— первичные документы **подлежат обязательной проверке** (в пределах компетенции) работниками, которые ведут бухгалтерский учет, по форме и содержанию, то есть проверяется наличие в документе обязательных реквизитов и соответствие хозяйственной операции действующему законодательству в сфере бухучета, логическое согласование отдельных показателей;

— **в случае выявления несоответствия первичного документа** требованиям законодательства в сфере бухучета эти документы с письменным обоснованием передаются руководителю предприятия, учреждения;

— до отдельного письменного решения руководителя такие документы **не принимаются к исполнению**.

Направление работника на семинар не является командировкой

Письмо от 20.05.2013 г. № 31-07230-16-27/15177

"О служебных командировках"

Отмечено, что в соответствии с Инструкцией о служебных командировках в пределах Украины и за границу, утвержденной приказом Минфина от 13.03.1998 г. № 59, **служебной командировкой считается** поездка работника по распоряжению руководителя предприятия на определенный срок в другой населенный пункт для выполнения служебного поручения вне места его постоянной работы.

Направление работника на обучение, в частности на семинар, не является служебной командировкой.

Гарантии и компенсации для работников, направляемых для повышения квалификации, подготовки, переподготовки и обучения другим профессиям с отрывом от производства, установлены постановлением КМУ от 28.06.1997 г. № 695 "О гарантиях и компенсациях для работников, направляемых для повышения квалификации, подготовки, переподготовки, обучения другим профессиям с отрывом от производства".

МИНИСТЕРСТВО ДОХОДОВ И СБОРОВ

Комиссия по вопросам допуска перевозчиков-резидентов к выполнению международных перевозок грузов с применением книжки МДП

Приказ от 26.06.2013 г. № 196/48
"О создании Комиссии по вопросам допуска перевозчиков-резидентов к выполнению международных перевозок грузов с применением книжки МДП"

Создана совместная Комиссия по вопросам допуска перевозчиков-резидентов к выполнению международных перевозок грузов с применением книжки МДП из представителей Миндоходов и АсМАП Украины и утвержден ее состав.

Глава комиссии — Тимофеев И.В., начальник Управления организации таможенного контроля и оформления Департамента таможенного дела (Миндоходов); зампредседателя комиссии — Кучинский Ю.Ф., вице-президент АсМАП; секретарь комиссии — Мальнов В.С., начальник отдела контроля за перемещением товаров Управления организации таможенного контроля и оформления Департамента таможенного дела (Миндоходов).

Определено понятие "ответственное должностное лицо плательщика налогов"

Письмо от 3.06.2013 г. № 4730/5/99-99-15-01-05-16

Сообщено, что в соответствии с п. 15.1 ст. 15 НКУ **плательщиками налогов признаются** физлица (резиденты и нерезиденты Украины) и юрлица (резиденты и нерезиденты Украины) и их обособленные подразделения, которые имеют, получают (передают) объекты налогообложения, или осуществляют деятельность (операции), являющуюся объектом налогообложения согласно НКУ или налоговым законам, и на которых возложена обязанность по уплате налогов и сборов.

Плательщики налогов, налоговые агенты и/или их должностные лица **несут ответственность** в случае совершения нарушений, определенных законами по вопросам налогообложения и другим законодательством, контроль за соблюдением которого возложен на контролирующие органы (п. 110.1 ст. 110 НКУ).

Согласно нормам примечания к ст. 364 УК **служебными лицами** (ст.ст. 364, 365, 368, 368[1], 369 УК) являются лица, которые постоянно, временно или по специальному полномочию осуществляют функции представителей власти или местного самоуправления, а также занимают постоянно или временно в органах госвласти, местного самоуправления, на государственных или коммунальных унитарных предприятиях, в учреждениях или организациях должности, связанные с выполнением организационно-распорядительных или административно-хозяйственных функций, или выполняют такие функции по специальному полномочию, которым лицо наделяется полномочным органом госвласти, местного самоуправления, центральным органом госуправления со специальным статусом, полномочным органом или полномочным лицом предприятия, учреждения, организации, судом или законом.

Служебными лицами **также признаются** должностные лица иностранных государств (лица, занимающие должности в законодательном, исполнительном, административном или судебном органе иностранного государства, а также другие лица, осуществляющие функции государства для иностранного государства, в частности для госоргана или госпредприятия), а также должностные лица международных организаций (работники международной организации или другие лица, уполномоченные такой организацией действовать от ее имени).

Определение должностного лица органов управления общества приведено в ст. 23 ЗУ "О хозяйственных обществах", а также в ст. 2 ЗУ "О государственной службе".

В соответствии со ст.ст. 163[2], 164[2], 164[4], 165[1], 186[3] КоАП **к должностным лицам** исходя из обобщенной практики органов, рассматривающих дела об административных правонарушениях, относятся служащие **предприятий**, учреждений и организаций, имеющие право осуществлять в пределах своей компетенции властные организационно-распорядительные действия, имеющие юридически значимые последствия (например, давать обязательные указания, распоряжаться кредитами, нанимать и увольнять работников, принимать меры поощрения и дисциплинарного воздействия).

В соответствии со ст. 8 ЗУ "О бухгалтерском учете и финансовой отчетности в Украине" **вопросы организации бухучета на предприятии относятся к компетенции его собственника** (собственников) или уполномоченного органа (должностного лица) в соответствии с законодательством и учредительными документами.

Ответственность за организацию бухучета и обеспечение фиксирования фактов осуществления всех хозяйственных операций в первичных документах, хранение обработанных документов, регистров и отчетности в течение установленного срока, но не менее 3 лет, **несет собственник** (собственники) или уполномоченный орган (должностное лицо), осуществляющий руководство предприятием в соответствии с законодательством и учредительными документами.

Главный бухгалтер или лицо, на которое возложено ведение бухучета предприятия, **обеспечивает** соблюдение на предприятии установленных единых методологических начал бухучета, составления и представления в установленные сроки финансовой отчетности.

Учитывая вышеизложенное, **руководители предприятия (председатель правления, президент, генеральный директор, директор, заместитель директора, главный бухгалтер) независимо от форм собственности предприятий являются должностными лицами**.

Срок возврата излишне уплаченных средств

Письмо от 10.06.2013 г. № 4620/6/99-99-22-02-04-15
"Относительно срока возврата излишне уплаченных средств"

Отмечено, что согласно требованиям ст. 43 НКУ обязательным условием для осуществления возврата сумм денежного обязательства является представление налогоплательщиком заявления о таком возврате в течение 1095 дней со дня возникновения ошибочно и/или излишне уплаченной суммы.

Контролирующий орган не позднее чем за 5 рабочих дней до истечения 10-дневного срока со дня подачи налогоплательщиком заявления готовит заключение о возврате соответствующих сумм средств из соответствующего бюджета и подает его для выполнения соответствующему органу, который осуществляет казначейское обслуживание бюджетных средств (п. 43.5 ст. 43 НКУ).

Поскольку нормы Кодекса не содержат ссылки на определение "20-дневные рабочие дни", а согласно ч. 2 ст. 19 Конституции Украины органы госвласти и органы местного самоуправления, их должностные лица обязаны действовать лишь на основании, в пределах полномочий и способом, предусмотренным Конституцией и законами Украины, в п. 43.5 ст. 43 НКУ говорится о календарном отсчете времени.

МИНИСТЕРСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ

В правила переадресации грузов внесены изменения

Приказ от 27.05.2013 г. № 319
"Об утверждении Изменений в Правила переадресации грузов"
(Зарегистрирован в Минюсте 13.06.2013 г. под № 952/23484)

Вступает в силу со дня официального опубликования.

Внесены изменения в Правила переадресации грузов.

В частности, указано, что:

— переадресация **осуществляется по заявлению отправителя**, получателя или экспедитора (по доверенности), которые ответственны перед предыдущим получателем за последствия такого изменения и обязаны отрегулировать расчеты между отправителями, предварительными адресатами и фактическими получателями;

— переадресация груза **разрешается** должностным лицом "Укрзалізниці" или ее структурного подразделения, от которого подается заявление. Перечень уполномоченных лиц "Укрзалізниці" и ее структурных подразделений, должностными обязанностями которых предусмотрено предоставление разрешения на переадресацию, определяется "Укрзалізницею";

— заявление **может подаваться** начальнику станции отправления или станции, на которой будет переадресовываться груз. В этом случае начальник станции обращается за разрешением на переадресацию в соответствующее подразделение "Укрзалізниці" или ее соответствующего структурного подразделения;

— **в заявлении указываются** следующие данные: наименование груза, номер вагона или контейнера и накладной, наименование (фамилия, имя и отчество) отправителя, станция и дорога отправления, станция и железная дорога первоначального назначения, наименование (фамилия, имя и отчество) первого получателя, станция и ж/д нового назначения, наименование (фамилия, имя и отчество) нового получателя, индекс негабаритности (для негабаритных грузов), по каким перевозочным документам (новым или первичным) осуществляется переадресация и станция (переадресации или назначения), на которой уплачиваются причитающиеся ж/д платежи, связанные с переадресацией, наименование (фамилия, имя, отчество) и код плательщика;

— заявление о переадресации **может быть предоставлено в электронном виде (с наложением электронной цифровой подписи)** по договоренности;

— переадресация груза может **осуществляться на станциях назначения и станциях в пути следования**;

— переадресация груза осуществляется **по первичным документам** (с внесением соответствующих изменений) и с оформлением перевозки новыми перевозочными документами (кроме импортных и транзитных грузов) либо в бумажном, либо в электронном виде;

— **переадресация отдельных вагонов**, перевозимых в составе маршрутов или группы вагонов по одной накладной, разрешается при условии оформления перевозочных документов на каждую новую группу или отдельный вагон;

— **переадресация группы контейнеров**, перевозимых по одной накладной, осуществляется в порядке, определенном для вагонов;

— переадресация вагонов, перевозимых по отдельным накладным, может быть разрешена по одному перевозочному документу на группу вагонов при условии, что они перевозятся **от одного грузоотправителя на одну станцию в адрес одного грузополучателя**;

— физ- и юрлица, по заявлению которых осуществляется переадресация грузов **под ветеринарным контролем, и подкарантинных грузов**, должны в случаях, определенных действующим законодательством, согласовать ее с соответствующими государственными контролирующими органами;

— **изменение станции назначения порожних вагонов**, переданных государственным вагонным компаниям, имеют нумерацию инвентарного парка, осуществляется без взимания сборов, связанных с переадресацией.

Контроль соблюдения ж/д перевозчиками лицензионных условий

Приказ от 28.05.2013 г. № 322

"Об утверждении Порядка контроля за соблюдением Лицензионных условий осуществления хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов, багажа железнодорожным транспортом"

(Зарегистрирован в Минюсте 18.06.2013 г. под № 1019/23551)

Вступает в силу со дня официального опубликования.

Утвержден Порядок контроля за соблюдением Лицензионных условий осуществления хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов, багажа ж/д транспортом.

Порядок **распространяется на всех субъектов хозяйствования** независимо от их организационно-правовой формы и формы собственности, которые осуществляют хозяйственную деятельность по предоставлению услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов, багажа ж/д транспортом. Контроль за соблюдением лицензиатами Лицензионных условий осуществляет Укртрансинспекция и ее территориальные органы (далее — орган лицензирования).

Подробнее см. блок "Отраслевое регулирование".

Реорганизованы госпредприятия, относящиеся к сфере управления Мининфраструктуры

Приказ от 21.06.2013 г. № 423

"О мерах по реорганизации государственных предприятий"

Указано, что:

— реорганизованы госпредприятия, относящиеся к сфере управления Мининфраструктуры (далее — госпредприятия) путем их присоединения к Украинскому госпредприятию по обслуживанию иностранных и отечественных автотранспортных средств "Укринтеравтосервис" (Киевская обл., Вышгородский р-н, с. Новоселки, ул. Киевская, 50, код ЕГРПОУ 21536845, далее — УГП "Укринтеравтосервис");

— УГП "Укринтеравтосервис" определено правопреемником госпредприятий, которые реорганизуются, в части переданных ему активов и пассивов согласно передаточным актам;

— образована комиссия по реорганизации госпредприятий, указанных в приложениях 1 и 2 к настоящему приказу, в составах согласно приложениям 3—39.

— в соответствии с установленным законодательством Украины порядком установлен срок заявления требований кредиторами — 2 месяца со дня опубликования сообщения о реорганизации госпредприятий.

Имеется в распоряжении редакции.

Исключены из Справочника квалификационных характеристик профессий

Приказ от 26.06.2013 г. № 428

"О внесении изменений в Выпуск 67 "Водный транспорт" (раздел "Морской транспорт") Справочника квалификационных характеристик профессий работников"

Указано, что из раздела "Руководители" Выпуска 67 "Водный транспорт" (раздел "Морской транспорт") Справочника квалификационных характеристик профессий работников, утвержденного приказом Минтранса от 10.12.2001 г. № 863, исключены пункты:

— 23 "Начальник Инспекции по вопросам подготовки и дипломирования моряков";

— 24 "Заместитель начальника Инспекции по вопросам подготовки и дипломирования моряков";

— 26 "Директор регионального филиала Инспекции по подготовке и дипломированию моряков";

— 27 "Заместитель директора регионального филиала Инспекции по подготовке и дипломированию моряков".

Принято решение о выдаче разрешений и открытии маршрутов

Приказ от 7.06.2013 г. № 374

"Об утверждении Протокола № 12 заседания Комиссии по рассмотрению обращений перевозчиков и принятии решений об открытии, закрытии, внесении изменений в функционирующий маршрут, продлении действия разрешения на регулярных международных автомобильных маршрутах общего пользования"

Утвержден протокол № 12 заседания Комиссии по рассмотрению обращений перевозчиков и принятию решений об открытии, закрытии, внесении изменений в функционирующий маршрут, продлении действия разрешения на регулярных международных автомаршрутах общего пользования, согласно которому дано согласие на право:

— ООО "Крым-Авто-Экспресс" с паритетным партнером ООО "Кубаньавто" открытия международного маршрута Севастополь—Новороссийск (время отправления из Севастополя — 20:00, из Новороссийска — 20:00), сроком на 3 года;

— ЧП "Лис-Авто-Транс" с паритетным партнером ООО "Меридиан" внесения изменений и продления срока действия разрешения на регулярном международном маршруте Лисичанск—Москва (время отправления из Лисичанска — 11:00, из Москвы — 20:30), сроком соответственно действующего разрешения до 19.02.2018 г.;

— ОДО "Денисовка" с паритетным партнером ОАО "Брестоблавтотранс" (филиал "Автобусный парк № 1") внесения изменений и продления срока действия разрешения на регулярном международном маршруте Черновцы—Минск (время отправления из г. Черновцы 15:30, из Бреста —18:40) сроком на 5 лет;

— ООО фирма "Икарус" с паритетным партнером ООО "Диспетчер" внесения изменений и продления срока действия разрешения на регулярном международном маршруте Харьков—Курск (время отправления из Харькова — 07:55, 11:45, 14:30, из Курска — 16:25, 08:20, 06:10) на срок, равный сроку выданных разрешений РФ (до 17.10.2017 г.);

— ЧП "Тобиш Е.В." с паритетным партнером Eurobus as открытия международного маршрута Мукачево—Кошице (время отправления из Мукачево — 07:00, из Кошице — 16:30) сроком на 3 года;

— ПАО "Коломыйское АТП" с паритетным партнером "Соколов" С.А. внесения изменений и продления срока действия разрешения на регулярном международном маршруте Коломыя—Варшава (время отправления из Коломыи — 15:55, из Варшавы — 15:30), сроком соответственно действующего разрешения до 31.12.2014 г.;

— ПАО "Коломыйское АТП" с паритетным партнером "Соколов" С.А. внесения изменений и продления срока действия разрешения на регулярном международном маршруте Коломыя—Познань (время отправления из Коломыи — 13:40, из Познани — 12:40), сроком соответственно действующего разрешения до 21.11.2014 г.;

— ЧП "Николо-Украина" с паритетными партнерами "Nikolo-CZ" s.r.o. и ООО "ПКС" г. Ниса внесения изменений и продления срока действия разрешения на регулярном международном маршруте Коломыя—Пльзень (время отправления из Коломыи — 13:30, из г. Пльзень — 10:00), сроком соответственно действующего разрешения до 16.11.2016 г.

Приказ от 27.06.2013 г. № 429

"Об утверждении Протокола № 13 заседания Комиссии по рассмотрению обращений перевозчиков и принятии решений об открытии, закрытии, внесении изменений в функционирующий маршрут, продлении действия разрешения на регулярных международных автомобильных маршрутах общего пользования"

Утвержден протокол № 13 заседания Комиссии по рассмотрению обращений перевозчиков и принятии решений об открытии, закрытии, внесении изменений в функционирующий маршрут, продлении действия разрешения на регулярных международных автомаршрутах общего пользования, согласно которому дано согласие на право:

— ООО "Вега-Райзен" с паритетным партнером ОАО Гомельоблавтотранс "Автобусный парк № 2" открытия международного маршрута Киев—Мозырь (время отправления из Киева — 15:00, из Мозыря — 18:05) сроком на 3 года;

— ООО "Комфорт Авто" с паритетным партнером ООО "Ниведис-Транс" продления срока действия разрешения на регулярном международном маршруте Килия—Кишинев (время отправления из Килии — 09:00), из Кишинева — 07:30) сроком на 5 лет;

— ООО "Люкс-Экспресс" с паритетным партнером ООО "Сатурн Трэвел" продления срока действия разрешения на регулярном международном маршруте Донецк—Москва (время отправления из Донецка — 13:45, из Москвы — 19:00), сроком на 5 лет;

— Частное производственно-сервисное предприятие СТО "Карлссон" с паритетным партнером ОАО "Гомельский автобусный парк № 1" открытия международного маршрута Днепропетровск—Гомель (время отправления из Днепропетровска — 21:20, из Гомеля — 17:00) сроком на 3 года;

— ООО "АТП 12629" с паритетным партнером FIRMA USLUGOWO TRANSPORTOWA внесения изменений и продления срока действия разрешения на регулярном международном маршруте Ивано-Франковск—Варшава (время отправления из Ивано-Франковска — 14:00, из Варшавы — 14:30) сроком до 7.12.2017 г.;

— ЧАО "Владимир-Волынское АТП 10707" с паритетным партнером Тереса Марцинюк открытия международного маршрута Локачи—Красностав (время отправления из г. Михайловка — 23:20 и 10:00, из Красностава — 10:00 и 23:00), сроком на 3 года.

Кроме того, принято решение выдать украинские разрешения:

— ОАО "Гомельоблавтотранс" и ООО "Вега-Райзен" по международному маршруту Мозырь—Киев (время отправления из Мозыря — 06:50, из Киева — 16:50) до 1.04.2018 г.;

— ОАО "Гомельоблавтотранс" и ООО "Вега-Райзен" по международного маршруту Мозырь—Гомель—Киев (время отправления из Мозыря — 18:55, из Киева — 15:00) до 1.03.2018 г.

Также принято решение:

— SRL Zarema, ОАО "Экспресс" выдать украинские транзитные разрешения по маршруту Кишинев—Краснодар (время отправления из Кишинева — 14:20, из Краснодара — 11:00) сроком действия согласно разрешениям Молдовы до 7.03.2018 г. и России — до 17.04.2018 г.;

— ООО "Вега-Райзен" предоставить два дополнительных разрешения по маршруту Умань—Кордоба сроком в соответствии с действующими до 27.12.2015 г.

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ

Относительно согласования вопросов бухгалтерского учета

Письмо от 28.05.2013 г. № 4290-0-4-13/6.1

Отмечено, что:

— Устав является локальным нормативным актом и не должен противоречить законодательству по своей форме и содержанию;

— вопросы организации бухучета на предприятии относятся к компетенции его собственника или уполномоченного органа (должностных лиц) в соответствии с законодательством и учредительными документами;

— для обеспечения ведения бухучета предприятие самостоятельно избирает форму его организации из перечня, определенного ст. 8 ЗУ "О бухгалтерском учете и финансовой отчетности в Украине";

— ответственность за организацию бухучета и обеспечение фиксирования фактов осуществления всех хозяйственных операций в первичных документах, хранение обработанных документов, регистров и отчетности в течение установленного срока, но не менее 3 лет несет собственник или уполномоченный орган (должностное лицо), осуществляющий руководство предприятием в соответствии с законодательством и учредительными документами;

— вопрос назначения и увольнения работников предприятия, включая главного бухгалтера, определяется исключительно законодательством;

— требования к содержанию учредительных документов определены статьей 88 ГКУ.

ГНСУ

Особенности оформления транспортных командировочных расходов

Письмо от 18.03.2013 г. № 1597/В/17-1114

Отмечено, что:

— определение количества дней командировки для выплаты суточных проводится с учетом дня выбытия в командировку и дня прибытия к месту постоянной работы, которые засчитываются как **2 дня**;

— расходы на проезд (в т.ч. перевозку багажа, бронирование транспортных билетов) к месту командировки и обратно возмещаются **в размере стоимости проезда** воздушным, ж/д, водным и автомобильным транспортом общего пользования (кроме такси) **с учетом всех расходов, связанных с приобретением проездных билетов и пользованием постельными принадлежностями в поездах, и страховых платежей на транспорте**;

— командированному работнику возмещаются расходы на проезд транспортом общего пользования (кроме такси) до станции, пристани, аэропорта, если они расположены за пределами населенного пункта, где постоянно работает командированный работник, или к месту пребывания в командировке;

— при наличии нескольких видов транспорта, связывающих место постоянной работы с местом командировки, **администрация предприятия может предложить командированному работнику вид транспорта, которым ему следует пользоваться**. При отсутствии такого предложения работник самостоятельно решает вопрос о выборе вида транспорта;

— командированному работнику **возмещаются также расходы на проезд городским транспортом общего пользования (кроме такси)** в соответствии с маршрутом, согласованным руководителем, и на арендованном транспорте по месту командировки (согласно подтверждающим документам);

— командировочные расходы возмещаются **только при наличии документов в оригинале**, удостоверяющих стоимость этих расходов, а именно: транспортных билетов или транспортных счетов (багажных квитанций), в т.ч. электронных билетов при наличии посадочного талона и документа об уплате по всем видам транспорта, в т.ч. чартерных рейсов, счетов, полученных из гостиниц (мотелей) или от других лиц, предоставляющих услуги по размещению и проживанию командированного работника, в т.ч. бронированию мест в местах проживания, страховых полисов и т.п.;

— расходы, осуществленные работником в связи с командировкой, которые **не подтверждены соответствующими документами (кроме суточных расходов), работнику не возмещаются**;

— с разрешения руководителя **может приниматься во внимание вынужденная задержка в командировке** по не зависящим от работника причинам при наличии подтверждающих документов в оригинале;

— **решение о продлении срока командировки** руководитель принимает после прибытия командированного работника к месту постоянной работы на основании его докладной записки, которое **оформляется соответствующим приказом** (распоряжением) руководителя предприятия;

— за время задержки в командировке **без уважительных причин** работнику не выплачивается заработная плата, не возмещаются суточные расходы, расходы на наем жилого помещения и прочие расходы.

Регистрационные данные нормативно-правовых документов

Вступили в силу

1.07.2013 г.:

— Об утверждении Классификационных признаков чрезвычайных ситуаций (Приказ МЧС от 12.12.2012 г. № 1400);

— Об утверждении Порядка разработки паспорта водного объекта (Приказ Минэкологии и природных ресурсов Украины от 18.03.2013 г. № 99);

— Об утверждении Типового договора аренды водных объектов (Постановление КМУ от 29.05.2013 г. № 420);

— Об утверждении перечня субъектов хозяйствования, в которых создается ведомственная пожарная охрана (Постановление КМУ от 5.06.2013 г. № 397).

2.07.2013 г.:

— О внесении изменения в пункт 8 Порядка государственной регистрации (перерегистрации), снятия с учета автомобилей, автобусов, а также самоходных машин, сконструированных на шасси автомобилей, мотоциклов всех типов, марок и моделей, прицепов, полуприцепов, мотоколясок, других приравненных к ним транспортных средств и мопедов (Постановление КМУ от 19.06.2013 г. № 424).

3.07.2013 г.:

— О присоединении Украины к Соглашению о Совете по гуманитарному сотрудничеству государств-участников Содружества Независимых Государств (Указ Президента от 19.06.2013 г. № 335/2013);

— О подписании Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Сербия о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта (Распоряжение КМУ от 3.06.2013 г. № 362-р).

ПРОЕКТЫ

Новые штрафы для владельцев парковок и водителей

ВР. Проект закона

"О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно правил парковки транспортных средств и установления ответственности за нарушение правил парковки транспортных средств"

Зарегистрирован в ВР 7.03.2013 г. под № 2499.

Предполагается КоАП дополнить статьей 152[1] "Нарушение правил парковки транспортных средств", которой предусмотрено, что:

— неуплата водителями ТС, кроме лиц, указанных в ч. 6 ст. 30 ЗУ "Об основах социальной защищенности инвалидов в Украине", стоимости услуг по пользованию площадками для платной парковки, оборудованными парковочными автоматами или автоматическими въездными и выездными терминалами, влечет наложение штрафа от 8 до 12 нмдг;

— парковка на местах, предназначенных для парковки ТС, указанных в ч. 6 ст. 30 ЗУ "Об основах социальной защищенности инвалидов в Украине", лицами, которые не имеют льгот, влечет за собой наложение штрафа от 15 до 18 нмдг;

— нарушение должностными лицами субъектов хозяйствования, которые содержат площадки для парковки ТС, определенных правилами парковки ТС требований размещения и функционирования площадок для парковки влечет наложение штрафа от 20 до 30 нмдг;

— нарушение должностными лицами субъектов хозяйствования, которые содержат площадки для платной парковки ТС, требований по оборудованию площадок для платной парковки парковочными автоматами или автоматическими въездными и выездными терминалами влечет за собой наложение штрафа от 30 до 40 нмдг;

— повторное на протяжении года совершение нарушения, предусмотренного ч. 4 настоящей статьи, влечет наложение штрафа от 60 до 100 нмдг.

Кроме того, предлагается обязать органы местного самоуправления оборудовать парковки паркоматами.

***Примечание**. Верховная Рада 2.07.2013 г. приняла за основу законопроект № 2499 о внесении изменений относительно правил парковки ТС и установлении ответственности за нарушение правил парковки*.

Изменения в Таможенный и Налоговый кодексы Украины относительно таможенного оформления товаров

ВР. Проект закона

"О внесении изменений в Таможенный и Налоговый кодексы Украины относительно таможенного оформления товаров, которые перемещаются (пересылаются) через таможенную границу Украины гражданами"

В частности, предусматривается, что:

— норма ст. 374 ТКУ применяется в случае, если гражданин, который ввозит товары на таможенную территорию Украины, въезжает на таможенную территорию Украины не чаще 1 раза в течение 24 часов с момента его предыдущего въезда;

— в целях обеспечения соблюдения этого условия должностные лица органов охраны государственной границы осуществляют паспортный контроль в пунктах пропуска через государственную границу Украины, непосредственно в процессе осуществления такого контроля информируют должностных лиц таможни о гражданах, которые въезжают в Украину чаще 1 раза в течение 24 часов с момента их предыдущего въезда, в порядке, определенном главным органом в системе центральных органов исполнительной власти;

— в случае если товары ввозятся в объемах, не превышающих ограничений, установленных в ч. 1 ст. 374 ТКУ, ввозимых на таможенную территорию Украины гражданином, гражданином, который въезжает в Украину чаще 1 раза в течение 24 часов с момента его предыдущего въезда, такие товары подлежат письменному декларированию в порядке, установленном для граждан, с представлением документов, выдаваемых госорганами для осуществления таможенного контроля и таможенного оформления таких товаров, и облагаются ввозной пошлиной по ставке 10% и НДС по ставке, установленной НКУ;

— в случае если товары, перемещаемые гражданином через таможенную границу Украины, имеют признаки измельченной партии товаров и/или товаров, которые обычно не используются для удовлетворения обычных повседневных потребностей граждан, такие товары независимо от их фактурной стоимости подлежат письменному декларированию по требованию должностного лица таможни с представлением документов, выдаваемых госорганами для осуществления таможенного контроля и таможенного оформления таких товаров. Такими признаками могут быть:

- потребительские качества товаров свидетельствуют об их применении в промышленности, а не для удовлетворения обычных повседневных бытовых потребностей граждан;

- количество и однородность (наименование, размер, фасон, цвет и т.п.);

- периодичность перемещения товаров;

— в случае ввоза на таможенную территорию Украины физлицами в ручной клади и/или в сопровождаемом багаже товаров (кроме подакцизных товаров и личных вещей) чаще 1 раза в течение 24 часов с момента их предыдущего въезда на таможенную территорию Украины, базой налогообложения является суммарная фактурная стоимость товаров, ввезенных каждый следующий раз после первого пересечения такими физлицами госграницы Украины в течение этих 24 часов, с учетом ввозной пошлины, подлежащей уплате.

Кроме этого, предлагается уменьшить необлагаемую стоимость индивидуальной посылки — с EUR300 до EUR100.

Примечание. *Действующее законодательство предусматривает упрощенный порядок пересечения границы товарами, пересылаемыми гражданами для личных и семейных нужд, не связанных с предпринимательской деятельностью. С таких посылок не уплачиваются таможенные платежи.*

Однако аналитики Миндоходов обнаружили многочисленные случаи, когда упрощенный порядок пересылки товаров используется предпринимателями в коммерческих целях. В частности, распространена практика перемещения через таможенную границу Украины товаров однородного характера или измельченными партиями в разрешенном стоимостном и весовом эквиваленте и как правило каждый день (раз в 24 часа). Также типичным является случай, когда субъект предпринимательской деятельности в Украине заказывает у юрлица за рубежом партию товаров, которая поступает отдельными международными почтовыми и/или экспресс-отправлениями, стоимость каждого из которых не превышает необлагаемую таможенную стоимость (EUR300), а получателями указываются другие физлица. Для получения указанных отправлений фактический заказчик товара предъявляет доверенности от физических лиц, определенных как получатели отправлений, и фактически получает коммерческую партию товаров, но без обложения таможенными платежами.

КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

Плотникова Оксана Николаевна назначена заместителем генерального директора Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины

Распоряжение КМУ от 3.07.2013 г. № 469-р

Справка. *Плотникова Оксана Николаевна родилась 13.08.1971 г. в г. Путивль Сумской области.*

В 1997 г. окончила Харьковскую государственную академию технологии и организации питания, а в 2006 г. — Киевский национальный университет им. Т. Шевченко.

Трудовую деятельность начала бухгалтером Коминтерновского оптово-розничного плодоовощного комбината.

С февраля 1992 г. по май 1994 г. — главный бухгалтер ООО "Серпень".

С мая 1994 г. по январь 2003 г. работала на разных должностях ООО "Международная аудиторская служба".

С февраля по апрель 2003 г. — директор ООО "Аудиторская фирма "ПРУДЕНС".

С июня 2003 г. по октябрь 2007 г. работала на различных должностях в Дочерней компании "Укртрансгаз".

С ноября по декабрь 2007 г. — заместитель гендиректора, и.о. гендиректора ОАО "КФК".

С ноября 2008 г. по апрель 2009 г. — председатель правления ОАО "Биофарма".

С апреля 2009 г. по март 2010 г. работает на различных руководящих должностях в Дочерней компании "Укртрансгаз".

С марта 2010 г. по март 2011 г. — замминистра транспорта и связи Украины.

С марта 2011 г. по февраль 2012 г. — замминистра инфраструктуры Украины.

С марта 2012 г. по июнь 2013 г. — генеральный директор УГППС "Укрпочта".

С 18.06.2013 г. — и.о. замгендиректора Госадминистрации железнодорожного транспорта Украины.

Назначен директор "Украинской железнодорожной скоростной компании"

В соответствии с приказом гендиректора "Укрзалізниці" от 8.07.2013 г. директором ГП "Украинская железнодорожная скоростная компания" назначен Бреус Игорь Борисович.

Нового руководителя предприятия коллективу представил замгендиректора "Укрзалізниці" Павел Чекалов.

Примечание. *Лобойко Леонид Михайлович, ранее возглавлявший "УЖСК" (с 19.06.2012 г.) и был первым директором этой компании, освобожден от занимаемой должности по собственному желанию в связи с выходом на пенсию.*

Справка. *Бреус Игорь Борисович родился 30.12.1964 г. в г. Пятихатки Днепропетровской обл.*

Образование высшее. В 1987 г. окончил Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта. В 2000 г. — Днепропетровский государственный технический университет железнодорожного транспорта.

Трудовую деятельность начал в 1987 г. дежурным по станции Пятихатки Криворожского отделения Приднепровской ж/д.

С ноября 1989 г. по октябрь 1994 г. — замначальника ст. Пятихатки Криворожского отделения Приднепровской ж/д.

С 1994 г. по 2000 г. работал замначальника отдела перевозок и главным инженером Днепропетровского госпредприятия по перевозкам грузов и пассажиров Приднепровской ж/д.

С октября 2000 г. по июнь 2001 г. — главный инженер Днепропетровской дирекции ж/д перевозок Приднепровской ж/д.

С июня 2001 г. по июль 2005 г. — работал на руководящих должностях в главном пассажирском управлении "Укрзалізниці".

С августа по декабрь 2005 г. — главный инженер Одесской ж/д.

С декабря 2005 г. по март 2009 г. — замначальника главного управления, начальник оперативного управления главного пассажирского управления "Укрзалізниці".

Со 2 марта 2009 г. — первый замначальника главного пассажирского управления "Укрзалізниці".

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Одобрен законопроект относительно реформирования системы управления автодорогами общего пользования

3.07.2013 г. КМУ одобрил законопроект относительно реформирования системы управления автодорогами общего пользования, согласно которому будут изменены права, полномочия и ответственность госорганов в сфере дорожного хозяйства и управления автомобильными дорогами общего пользования. Для улучшения состояния украинских дорог Мининфраструктуры предлагает изменить права, полномочия и обязательства государственных органов, которые на данный момент несут ответственность за отрасль, установив четкое распределение функций между министерством, "Укравтодором" и Укртрансинспекцией.

Как отметил В. Козак, перераспределение полномочий и предоставление больших прав местным органам самоуправления позволит изменить ситуацию на украинских дорогах к лучшему, обеспечив развитие сети автомобильных дорог в каждом регионе в соответствии с темпами роста количества ТС.

По словам министра инфраструктуры В. Козака, министерство будет формировать госполитику в сфере дорожного хозяйства и управления автодорогами общего пользования. "Укравтодор" будет реализовывать эту госполитику в сфере дорожного хозяйства, осуществлять управление автодорогами общего пользования госзначения, обеспечивать организацию строительных работ, финансирование и развитие этих дорог. Укртрансинспекция будет отвечать за госполитику по вопросам безопасности на наземном транспорте, разрабатывать и принимать меры по безопасности дорожного движения, контролировать качество выполнения дорожно-строительных работ.

Местные власти (Совмин АРК, областные и Севастопольская городская госадминистрации) будут осуществлять управление автодорогами общего пользования местного значения, обеспечат организацию ремонтно-строительных работ, финансирование и развитие этих дорог.

"В соответствии с распределением на дороги местного и государственного значения будет выделяться и финансирование. Также будет распределена и ответственность между местной властью и "Укравтодором" за эксплуатационное состояние этих дорог. Это позволит сконцентрировать средства на местах, поскольку именно руководитель области лучше знает, на ремонт какой дороги следует выделить финансирование", — отметил В. Козак.

Законопроекты по реформированию дорожной отрасли вскоре будут поданы в ВР. Планируется, что передача дорог местной власти и реформирование Государственного агентства автомобильных дорог завершатся до конца года, и уже с 1.01.2014 г. начнется работа в новых условиях.

"Укравтодор" получит госгарантии на сумму 5 млрд грн.

КМУ 3.07.2013 г. принял постановление "О предоставлении в 2013 году государственных гарантий по обязательствам Государственного агентства автомобильных дорог". По словам министра инфраструктуры Украины Владимира Козака, согласно этому документу компания получит государственные гарантии под свои обязательства по строительству объектов дорожной инфраструктуры на сумму 5 млрд грн.

Постановление предусматривает утверждение условий предоставления госгарантий по обязательствам "Укравтодора", в частности, определяет размер заимствований и предусматривает, что заимствования могут быть использованы для финансирования объектов строительства, реконструкции, капитального и текущего ремонта автодорог общего пользования, в т.ч. для реализации проекта строительства мостового перехода через р. Днепр в г. Запорожье, а также для приобретения дорожной техники и оборудования для дочерних предприятий ПАО "Государственная акционерная компания "Автомобильные дороги Украины".

"Сегодня (3.07.2013 г. — ***ред.***) КМУ принято решение о выдаче государственных гарантий на 5 млрд грн. Средства будут направлены, в частности, на следующие основные объекты: мост в Запорожье, II очередь обхода Днепропетровска и VI очередь обхода Донецка", — сообщил министр инфраструктуры.

Примечание. *В 2013 г. запланировано выполнить строительные и работы по реконструкции дорог на сумму 16 млрд 420 млн грн. Сегодня дорожная отрасль обеспечена финансовыми ресурсами менее чем на 30% от запланированных в начале года.*

Кредитный портфель дорожной отрасли рассчитан до 2038 г.

В условиях дефицита бюджетных средств "Укравтодор" и в дальнейшем будет пользоваться предложениями международных финансовых организаций, уверен глава "Укравтодора" Евгений Прусенко.

"Основная проблема — мы вынуждены отдавать сейчас краткосрочные кредиты, которые привлекались в 2008—2009 гг. в украинских банках под довольно высокие проценты. Через 2—3 года у нас кривая погашения долговых обязательств выйдет на нормальный уровень — не более 10% от общего бюджета отрасли", — отметил Е. Прусенко.

Глава "Укравтодора" заверил, что сегодня кредиты МФО имеют наиболее выгодные условия. Очень низкие суммарные проценты — до 1,5% годовых, долгосрочность — порядка 30 лет, а также наличие каникул, как правило, 5 лет. В этот период обслуживаются только проценты, тело кредита не погашается.

"С 2002 г. на строительство и ремонт украинских автодорог было получено EUR1,557 млрд кредитных средств от ЕБРР и Европейского инвестиционного банка (ЕИБ). Первый кредит мы получили в объеме EUR75 млн на текущий ремонт дороги Киев—Чоп. Работы были выполнены в 2002—2005 гг. Второй кредит ЕБРР в EUR100 млн пошел на капремонт участка Стрый—Броды. Работы выполнены в 2006—2008 гг. Третий кредит был совместным ЕБРР и ЕИБ на сумму EUR400 млн и использовался на капремонт трассы Броды—Житомир, в т.ч. на строительство

новой житомирской развязки на 128 километре. И самый крупный кредит в EUR900 млн предоставлен на улучшение состояния подходов к Киеву. Речь идет о нескольких объектах. Это Киев—Житомир, км 14—128, Киев—Ковель, км 30,4—64, Киев—Одесса на участке от Киева до Белой Церкви, Киев—Знаменка, 30 километров новой обуховской трассы, участок Киев—Чернигов—Новые Яриловичи от выхода из Киева и до поворота на Москву, а также развязка на этом повороте. И еще два объекта — Киев—Иванков—Овруч, на котором капитально отремонтируют 45 км дороги, а также обход Житомира, км 128—154, где дорога будет реконструирована по параметрам первой категории", — сообщил Е. Прусенко.

Строительство и ремонт дорог, по данным "Укравтодора", активно кредитует и Всемирный банк. В частности, первый его кредит в $400 млн пошел на капремонт дороги Киев—Харьков на участке Киев—Лубны. Второй кредит — $450 млн был предоставлен на капремонт и повышение безопасности движения на участке Лубны—Полтава.

"Преимущество строительства новых дорог и капитального ремонта за счет кредитных средств в том, что экономика Украины получает нормальную транспортную дорогу, такую, например, как Киев—Чоп. За счет этого сразу снижаются затраты на перевозку грузов и пассажиров, на запчасти, на обновление подвижного состава, минимизируются потери от ДТП. Привлечение кредитных денег позволяет получить немедленную экономическую выгоду, которая быстро компенсирует затраты, связанные с погашением кредитов", — подчеркнул Е. Прусенко.

Он также отметил, что кредиты МФО берутся с обязательной институциональной составляющей. Речь идет о проведении реформ в сфере управления дорожным хозяйством, финансированием и т.д. В частности, по словам главы "Укравтодора", реформа с разделением ответственности, когда дороги госзначения останутся за "Укравтодором", а региональные перейдут в ведение местных властей, — тоже рекомендована международными финансовыми организациями.

Кроме того, по словам главы "Укравтодора", проводя по требованиям МФО некоторые реформы, украинские специалисты тесно сотрудничают с иностранными инженерами, консультантами. Таким образом, считает Е. Прусенко, украинский рынок дорожных работ адаптируется к европейским нормам.

КМУ предлагает повысить сбор за первую регистрацию ТС

КМУ предлагает повысить сбор за первую регистрацию транспортных средств на 4,8%. Об этом говорится в правительственном законопроекте "О внесении изменений в Налоговый кодекс Украины относительно изменения ставок некоторых налогов и сборов".

Согласно пояснительной записке, такое повышение связано с заложенным в госбюджете на 2013 г. уровнем инфляции в 4,8%.

Учитывая сферы применения налогов и сборов, ставки акцизного налога, сбора за первую регистрацию транспортного средства, налога за земельные участки, нормативная денежная оценка которых не проведена, и сбора за пользование радиочастотным ресурсом Украины с учетом прогнозного индекса потребительских цен в 2013 г. увеличены на 4,8%. Поскольку индексы потребительских цен определяются в показателях в нацвалюте, ставки акцизного налога на нефтепродукты и автомобили, которые определены в евро, предлагается оставить без изменений, сообщает *РБК*.

Таким образом, предлагается установить такие ставки за первую регистрацию транспортных средств:

для мотоциклов с объемом двигателя:

— до 500 куб. см — 3,70 грн. за 100 куб. см двигателя;

— 501—800 куб. см — 6,16 грн. за 100 куб. см двигателя;

— свыше 800 куб. см — 12,31 грн. за 100 куб. см двигателя;

для легковых автомобилей:

— до 1000 куб. см — 3,70 грн. за 100 куб. см двигателя;

— 1001—1500 куб. см — 6,16 грн. за 100 куб. см двигателя;

— 1501—1800 куб. см — 8,61 грн. за 100 куб. см двигателя;

— 1801—2500 куб. см — 12,31 грн. за 100 куб. см двигателя;

— 2501—3500 куб. см — 30,79 грн. за 100 куб. см двигателя;

— 3501—4500 куб. см — 49,26 грн. за 100 куб. см двигателя;

— 4501—5500 куб. см — 55,42 грн. за 100 куб. см двигателя;

— 5501—6500 куб. см — 67,73 грн. за 100 куб. см двигателя;

— свыше 6500 куб. см — 73,88 грн. за 100 куб. см двигателя;

— для легковых автомобилей, оснащенных электродвигателем, — 0,61 грн. за 1 кВт мощности двигателя.

Для автобусов, в т.ч. микроавтобусов, предлагается установить ставку сбора в 6,16 грн. за 100 куб. см объема цилиндров двигателя, для тракторов — 3,07 грн., для седельных тягачей — 18,48 грн., для автомобилей специального назначения — 6,16 грн.

Для грузовых и грузопассажирских автомобилей:

— до 8200 куб. см — 18,48 грн. за 100 куб. см двигателя;

— 8201—15000 куб. см — 24,63 грн. за 100 куб. см двигателя;

— 15001 куб. см — 30,79 грн. за 100 куб. см двигателя.

РАЗЪЯСНЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА ДОХОДОВ И СБОРОВ

Миндоходов готово к использованию векселей при администрировании НДС

Министерство доходов и сборов Украины готово к администрированию возмещения НДС путем оформления казначейских финансовых векселей, что предполагается принятым 4.07.2013 г. ВР во втором чтении законопроектом № 2847 "О внесении изменений в Налоговый кодекс Украины относительно совершенствования процедуры по финансовым векселям", а также законопроектом № 2290а "О внесении изменений в Закон Украины "О Государственном бюджете Украины на 2013 год" (относительно реструктуризации бюджетной задолженности).

Введение финансовых казначейских векселей, с одной стороны, позволит упростить и ускорить процедуру возмещения НДС для налогоплательщиков, с другой — поможет частично снять нагрузку с бюджета.

"В связи с введением инструмента финансовых казначейских векселей Министерство доходов и сборов не только не снизит контроль за чистотой декларирования, но и усилит работу по предупреждению формирования фиктивного налогового кредита для возмещения НДС. Совре-

менные аналитические методы и объединение налогового и таможенного аудита позволяют министерству усилить меры борьбы со случаями налоговых мошенничеств с целью минимизации налоговых обязательств или уклонения от налогообложения, в т.ч. по предупреждению незаконного возмещения из бюджета НДС", — подчеркнул министр Александр Клименко.

Учитывая общественный резонанс вокруг вопроса введения финансового казначейского векселя для возмещения НДС, считаем целесообразным подчеркнуть следующее.

Во-первых, получение налогоплательщиками бюджетного возмещения путем выдачи финансовых казначейских векселей базируется на принципе добровольности. То есть сами плательщики смогут определять, в какой форме получать бюджетное возмещение: деньгами или векселями. Ведь возмещение осуществляется по заявлению налогоплательщика. Напомним, предложения относительно возможности внедрения механизма возмещения НДС путем выпуска ценных бумаг инициированы налогоплательщиками.

Во-вторых, такая возможность не будет распространяться на автоматическое бюджетное возмещение, которое будет проводиться, как и сейчас, только денежными средствами. Соответственно бюджетное возмещение НДС путем оформления финансового казначейского векселя предлагается проводить только для тех плательщиков, которые не получили право на автоматическое бюджетное возмещение, поскольку не соответствуют установленным НКУ критериям. Выдача финансового казначейского векселя приравнивается к выдаче налогоплательщику суммы бюджетного возмещения путем перечисления средств с бюджетного счета на счет налогоплательщика.

В-третьих, такая возможность предложена как временная, до 1.01.2014 г. До этого периода налогоплательщик имеет право по собственному желанию получить в счет бюджетного возмещения НДС финансовые казначейские векселя. Ведение реестра векселей осуществляется Государственной казначейской службой Украины. Срок обращения векселей — до 5 лет, доходность векселей — 5% годовых. Выплата дохода по векселям происходит в момент их предъявления к оплате органу, осуществляющему казначейское обслуживание бюджетных средств. Сумма НДС, подлежащая возмещению из бюджета, будет разделяться на равные части, на каждую из которых будет оформляться отдельный вексель со сроком платежа 1, 2, 3, 4 и 5 лет.

В-четвертых, согласно законопроекту, налогоплательщик вправе уплачивать суммы согласованных денежных обязательств (налоговые обязательства, налоговый долг), уплачиваемых в Госбюджет, путем предъявления для уплаты финансового казначейского векселя (не ранее наступления срока платежа, определенного в векселе).

Положительную разницу между суммой согласованного налогового обязательства, которую плательщик желает погасить векселем, и суммой векселя он будет доплачивать средствами. На сумму отрицательной разницы между суммой согласованного налогового обязательства, которую плательщик желает погасить векселем, и суммой векселя он будет иметь право по желанию или получить средствами, или получить новые векселя, в которых дата оплаты векселя может быть перенесена (отсрочена) на любую другую дату, которая наступает за датой уплаты векселя, в пределах календарного года, на который приходится дата оплаты векселя.

Миндоходов бесплатно предоставляет 55 административных услуг

Благодаря сервисам Миндоходов налогоплательщики могут оперативно и бесплатно получить справки, разрешения и свидетельства. Так, в частности, среди предлагаемых услуг — регистрация книги учета доходов и расходов, выдача справки об уплате работодателем налогов и сборов, регистрация регистратора расчетных операций, выдача справки об отсутствии задолженности по платежам в бюджет, выдача торгового патента и т.п. Всего перечень таких администрирующих услуг содержит 55 наименований и утвержден соответствующим приказом министерства.

Для удобства плательщиков каждая услуга имеет информационную карточку. В ней указана информация о субъекте, предоставляемая администрирующая услуга, нормативно-правовые акты, которые это регламентируют, и условия ее получения. Так, в частности, по информационной карточке плательщики могут узнать о перечне документов, необходимых для получения справки, порядок и способ их представления, срок ее выдачи, способы получения результата и т.п.

С полным перечнем всех административных услуг, предоставляемых Министерством доходов и сборов и его терорганами, можно ознакомиться на сайте Миндоходов http://minrd.gov.ua/diyalnist-/katalog-poslug/informatsiya-pro-administrativni-poslu/.

Информацию о бухгалтере следует подать в орган Миндоходов в 10-дневный срок

П. 66.4 ст. 66 НКУ определено, что налогоплательщики-юрлица и их обособленные подразделения обязаны подать органу Миндоходов сведения о лицах, ответственных за ведение бухгалтерского и/или налогового учета юрлица, его обособленных подразделений, в 10-дневный срок со дня взятия на учет или возникновения изменений в учетных данных налогоплательщиков, путем подачи заявления в порядке, определенном центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной финансовой политики.

Порядок учета налогоплательщиков в органах Миндоходов утвержден приказом Минфина от 9.12.2011 г. № 1588.

Так, указанным Порядком предусмотрено, что налогоплательщик, который не был на учете, представляет в орган Миндоходов заявление по ф. № 1-ОПП, в котором среди прочих реквизитов указывает информацию относительно лиц, ответственных за ведение бухгалтерского и/или налогового учета юрлица.

В случае возникновения изменений в данных или внесения изменений в документы, которые подаются для взятия на учет согласно Порядку, налогоплательщики, которые не включаются в ЕГР, обязаны в течение 10 календарных дней со дня внесения изменений в указанные документы подать в орган Миндоходов уточненные документы в таком же порядке, как и при постановке на учет. Дополнительное регистрационное заявление по ф. № 1-ОПП подается с пометкой "Изменения".

15.07.2013 г. — последний день уплаты сбора за осуществление некоторых видов предпринимательской деятельности за август

Для плательщиков сбора за:

— осуществление торговой деятельности (кроме торговой деятельности с приобретением краткосрочного торгового патента);

— деятельность по предоставлению платных услуг;

— осуществление торговли валютными ценностями последним днем уплаты такого сбора за август 2013 г. является 15.07.2013 г.

Плательщики сбора могут также уплачивать сбор авансовым взносом до конца календарного года.

Напоминаем, что за осуществление торговой деятельности с приобретением краткосрочного торгового патента уплата сбора осуществляется не позднее чем за 1 календарный день до начала осуществления такой деятельности. В то же время, срок уплаты сбора за осуществление деятельности в сфере развлечений — ежеквартально не позднее 15 числа месяца, предшествующего отчетному кварталу.

Порядок и сроки уплаты сбора за осуществление некоторых видов предпринимательской деятельности определены ст. 267 р. XII НКУ.

Заменен сертификат центрального шлюза приема электронной отчетности

В связи с образованием Министерства доходов и сборов Украины путем реорганизации ГТСУ и ГНСУ заменен сертификат центрального шлюза приема электронной отчетности Министерства доходов и сборов Украины.

Плательщикам, которые используют выданные Аккредитованным центром сертификации при Миндоходов (и другими АЦСК в соответствии с форматом) электронные цифровые подписи и программное обеспечение, для шифрования электронной отчетности в центр обработки электронной отчетности Миндоходов необходимо использовать технологический сертификат MINRD_otr.cer, который размещен по ссылке http://minrd.gov.ua/elektronna-zvitnist/platnikam-podatkiv-pro-ele/edina-adresa/.

ОТРАСЛЕВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Мининфраструктуры заявляет о готовности эффективного транспортного обеспечения урожая 2013

Об этом во время брифинга в КМУ сообщил министр инфраструктуры Владимир Козак. "Ежегодно у нас хороший урожай и мы справляемся с его перевозкой", — отметил министр. По его словам, есть определенные трудности при экспорте зерна. "Наша портовая инфраструктура, припортовые станции не всегда способны в один день обработать объемы прибывающих грузов. Более того, в каждом порту есть мощные элеваторы. Поэтому до сих пор действует система накопления судовой партии — автомобили, вагоны ждут этой партии на колесах. Обычно это уменьшает оборот вагона, локомотива, задействованных в перевозке", — сообщил В. Козак.

Министр отметил, что анализ предыдущих лет свидетельствует о неравномерности нагрузки: "Если с понедельника по пятницу в сутки отгружается по 1700 вагонов зерна на порты, то в субботу, воскресенье и понедельник эта цифра уменьшается вдвое".

Следовательно, по словам В. Козака, по поручению Премьер-министра железнодорожники, автомобилисты, таможенники, аграрии должны вместе организовать стабильную транспортировку зерна. "Мы должны организовать круглосуточную работу. А это не только железнодорожники или автомобилисты, это и разрешительные органы, таможня. Мы должны организовать работу так, чтобы у нас были равномерные отгрузки в течение недели", — отметил министр.

Примечание. *Для улучшения и повышения эффективности перевозок зерновых грузов железнодорожники разработали справочник перерабатывающих способностей станций по погрузке зерновых грузов и продуктов их переработки, который в настоящее время используется при планировании перевозок. Это дает возможность привязать план перевозок зерновых грузов на элеваторах и их фактических возможностей по погрузке и выгрузке.*

К ТЕМЕ:

Для перевозок зерновых необходимы согласованные действия всех участников перевозок

Украинские аграрии в 2013/2014 маркетинговом году (МГ, июль 2013—июнь 2014) могут поставить на внешние рынки 26 млн т зерна, что станет абсолютным рекордом для страны (в 2012/2013 МГ Украина экспортировала 23 млн т). Об этом сообщил министр агарной политики и продовольствия Н. Присяжнюк во время Часа вопросов к правительству в ВР.

По сообщению пресс-службы первого вице-премьер-министра Украины С. Арбузова, первые результаты жатвы дают основания прогнозировать, что в т.г. в Украине будет собран высокий урожай: в среднем — 53—54 млн т.

В связи этим растут требования к оперативности и скоординированности действий на всем цепи: поле—транспорт—элеватор. Об этом шла речь на совместном совещании с представителями портовых комплексов, которое проходило под председательством замгендиректора "Укрзалізниці" Петра Науменко.

Железнодорожники выразили обеспокоенность динамикой обработки вагонов в портах, например, за прошлый месяц время пользовании вагонами в Измаильском порту увеличился почти на 70%, Одесском — на 55%, Октябрьском — на 10%, Херсонском — на 26%, в Керчи Южной — на 167 %.

Обеспокоенность вызывает и то, что на сегодня из 668 пунктов приема зерна 108 не готовы к перевозке нового урожая.

По его П. Науменко, по сравнению с прошлым годом увеличилось количество поврежденных вагонов-зерновозов: в Одесском порту увеличилось на 70 единиц, в Ильичевском — на 54, в "Южном" — на 30. Только одна из частных компаний смогла снизить количество поврежденных вагонов более чем на 40 единиц — благодаря модернизации производства.

"Укрзалізниця" настаивает на ответственном отношении к вагонам, которыми обеспечивается транспортировка урожая. Зерновозы из портов должны возвращаться в исправном состоянии, для этого необходимо применять такие технологии выгрузки, которые не портят подвижной состав", — отметил П. Науменко.

"Укрзалізниця" мобилизовала все ресурсы для обеспечения вывоза аграрных грузов. С начала года при первоначальном плане 380 было отремонтировано более 665 зерновозов, в первых числах августа на пути станет еще около 400 отремонтированных вагонов.

Спрос на зерновозы носит сезонный характер. В движении зерновоз находится не более 18% от общего времени перевозки: все остальное время он находится или под грузовыми операциями, или под оформлением погруженного зерна. "Сейчас перед контролирующими органами поставлена задача упростить процедуру оформления. Но и сами зернотрейдеры также могут способствовать сокращению времени простоя вагонов — хотя бы оформляя необходимые документы, пока зерно направляется в порт", — подчеркнул замгендиректора "Укрзалізниці" П. Науменко.

"Со своей стороны железнодорожники пытаются обеспечить организацию зерновых перевозок на должном уровне, — подчеркнул П. Науменко. — Однако нам всем необходимо прогнозировать, какие причины могут помешать бесперебойной работе в будущем. В частности, если где-то пункт или техническое оборудование не готовы к перевозкам — железная дорога на уступки не пойдет. Мы не позволим портить вагоны. В дальнейшем "Укрзалізниця" намерена давать преференции тем партнерам, которые регулярно демонстрируют бережное обращение с подвижным составом и могут влиять на темпы его обработки".

Железнодорожники инициировали создание инициативной группы с зерновиками, которая бы координировала работу по планированию отгрузок, при этом учитывая перерабатывающие возможности портов и портовых элеваторов по выгрузке. На совещании отметили, что примененая методика групповых и маршрутных отправок зерновых, доказала свою эффективность и экономическую целесообразность.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Мининфраструктуры и "Укравтодор" продолжают привлекать инвесторов к развитию автодорог Украины

Министерство инфраструктуры Украины совместно с "Укравтодором" продолжают привлекать международных инвесторов и искать возможности для участия в финансировании строительства и реконструкции украинских дорог отечественных инвесторов.

В частности, Мининфраструктуры ведет переговоры о продлении модернизации международных транспортных коридоров на территории Украины с такими международными финансовыми организациями как ЕБРР, ЕИБ и МБРР. В рамках сотрудничества с этими финансовыми институтами уже внедряются 3 проекта по реконструкции и капремонту стратегически важных международных коридоров: части автодорог М-03 (Киев—Харьков), которая ориентировочно требует $650 млн, М-05 (Киев—Одесса) оценочной стоимостью EUR200 млн и М-01 (Киев—Чернигов), которая требует EUR400 млн.

Кроме того, сейчас ведутся переговоры о расширении сотрудничества с международными финансовыми учреждениями о привлечении их к развитию автомобильных дорог:

— Знаменка—Луганск—Изварино на участке Донецк—Днепропетровск—Луганск длиной 217 км и оценочной стоимостью 10,5 млрд грн.;

— Днепропетровск—Царичанка—Кобеляки—Решетиловка длиной 148 км, для завершения которого необходимо 7,4 млрд грн.;

— автомагистрали в Запорожье с двумя внеклассными мостами через Днепр длиной 9,1 км, для завершения первого пускового комплекса которого выделено 800 млн грн.;

— последней очереди обхода г. Донецк длиной 25,9 км, стоимость работ — 2,8 млрд грн.;

— второй очереди обхода г. Днепропетровск длиной 7 км. Для завершения 4 очереди предусмотрено 565,6 млн грн.

Положительный опыт сотрудничества с международными финансовыми учреждениями показал необходимость и новые возможности усовершенствования мер по контролю качества выполнения подрядчиками дорожных работ. Согласно международным стандартам, технический надзор за соответствием и своевременностью выполнения работ выполняет независимый инженер-консультант, который избирается на конкурсной основе. В частности, "Укравтодор" уже имеет положительный опыт работы служб независимого технического надзора при ремонте автомобильных дорог Киев—Чоп, Киев—Харьков—Должанский, Киев—Ковель—Ягодин, финансируемых за счет международных финансовых организаций. Технический надзор осуществлялся компаниями Mott MacDonald Group Limited (Великобритания), Louis Berger SAS (Франция), IRD (Франция), EGIS (Франция), High-Point Rendel (Великобритания), Safege Consulting Engineers & IRD Engineering (Бельгия, Италия).

Как отметил во время брифинга 3.07.2013 г. в КМУ министр инфраструктуры В. Козак, в Украине такой способ контроля пока возможен только в рамках проектов с международными организациями, поскольку законодательством не закреплены гарантийные сроки на объекты автомобильных дорог.

"В настоящее время "Укравтодор" дорабатывает проект новой редакции ДБН В.2.3-4: 201Х: "Автомобильные дороги. Часть 1. Проектирование. Часть 2. Строительство", где будут установлены гарантийные сроки эксплуатации объектов автомобильных дорог, например, на земляное полотно — до 10 лет, асфальтобетонные и цементобетонные покрытия от 3 до 8 лет ", — сказал министр. Установленные гарантийные сроки обяжут подрядчиков нести ответственность в случае нарушения строительных требований.

Для использования опыта независимого технического контроля на других объектах, финансируемых без привле-

чения кредитов МФО, "Укравтодор" до конца 2013 г. при поддержке Всемирного банка инициировал проведение аудита для оценки существующей системы контроля качества дорожно-строительных работ в нашей стране. Предполагается, что независимый аудитор разработает рекомендации по совершенствованию системы контроля качества выполнения строительных и ремонтных работ. "Мы сделаем систему на уровне международных", — отметил В. Козак.

Также рассматривается вопрос финансовой ответственности подрядчика за некачественную работу. Для этого создан страховой гарантийный фонд, средства которого могут направляться на покрытие расходов, связанных с выполнением некачественных строительных работ, в течение гарантийного срока.

Кроме того, продолжается поиск новых возможностей для привлечения не только международного, но и отечественного частного капитала в развитие автомобильных дорог. Так, одной из новых форм государственно-частного партнерства станет концессия. По словам министра инфраструктуры, "Укравтодор" уже подготовил 7 проектов строительства новых дорог, которые в ближайшее время будут выставлены на концессионные конкурсы. Первоочередными из этих проектов являются:

— строительство и эксплуатация автомобильных дорог по направлению Краковец—Львов—Броды—Ривне длиной 258 км, ориентировочная стоимость — 13 млрд грн.;

— строительство, ремонт и эксплуатация автомобильной дороги от границы с РФ (КПП Щербаковка)—Харьков—Новомосковск. Общая длина участков дороги, которые включаются в проект — 209 км, ориентировочная стоимость работ — 3,9 млрд грн.;

— строительство и эксплуатация I и II очередей Большой кольцевой автомобильной дороги вокруг Киева от автомобильной дороги Киев—Чернигов—Н. Яриловичи до Киев—Ковель—Ягодин протяженностью 151,6 км, стоимость — 24,9 млрд грн.

"Подготовка документации продолжается. Думаю, что уже осенью мы предложим концессионерам условия участия в конкурсе", — отметил В. Козак.

По условиям такого государственно-частного партнерства инвестор на 100% профинансирует строительство и берет на себя риски по увеличению расходов на строительство и эксплуатацию. Власть, в свою очередь, принимает решение о проекте, финансовую модель возврата инвестиций, предоставление госгарантий по обязательствам государственного партнера и устанавливает максимальную плату за проезд по новой дороге.

Новая редакция проекта Закона Украины "Об автомобильном транспорте" должна удовлетворять всех участников рынка

Вскоре будет завершена подготовка новой редакции проекта ЗУ "Об автомобильном транспорте". Об этом говорилось 5.07.2013 г. во время совместного совещания Мининфраструктуры, ВОО "ВААП" и Укртрансинспекции, проходившего под председательством министра инфраструктуры Владимира Козака.

Примечание. *Встречи с пассажирскими автоперевозчиками по инициативе министра проводятся регулярно, ежеквартально, для обсуждения актуальных вопросов отрасли.*

Как отметил В. Козак, подчеркивая продуктивность сотрудничества министерства с ВААП: "Хотелось бы, чтобы законопроект "Об автомобильном транспорте" уже был в парламенте. Но мы продолжаем учитывать замечания и предложения, чтобы в конечном итоге получить эффективный документ, который удовлетворит всех участников рынка".

Также министр отметил, что, кроме создания комфортных условий деятельности перевозчиков, одной из ключевых задач Мининфраструктуры, важной задачей является также забота о работниках предприятий. "Мы подписали Отраслевое соглашение в сфере автотранспорта с работодателями и профсоюзами, которым определены права, обязанности и конечно, в первую очередь социальная защита работников", — сообщил В. Козак.

5.07.2013 г. заключено Отраслевое соглашение в сфере автотранспорта до 2015 г. Документ подписали министр инфраструктуры Украины В. Козак, председатель Федерации работодателей Украины О. Климпуш, председатель Профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Украины О. Хмарный, председатель Совета Всеукраинского независимого профсоюза работников транспорта Виктор Гербеда.

В частности, среди обязательств министерства, определенных настоящим Соглашением, по формированию политики в сфере автотранспорта, в рамках нормативно-правовой работы — принятие Государственной целевой экономической программы развития автотранспорта на период до 2015 г. и завершение при участии работодателей и профсоюзов разработки проекта новой редакции ЗУ "Об автомобильном транспорте".

Также Отраслевое соглашение будет способствовать развитию отечественного производства, предотвращению негативных последствий реорганизации или ликвидации АТП. Например, для повышения уровня организации перевозок Минифраструктуры создаст перевозчикам комфортные условия для обновления подвижного состава, в частности, за счет установления нулевой ставки ввозной пошлины, освобождения от акцизных сборов и НДС на импорт автотягачей, которые не производятся в Украине, внедрения программ льготного кредитования и т.д. Кроме этого, Мининфраструктуры продолжит работу по выведению "нелегальных" перевозчиков с рынка и в дальнейшем будет усовершенствовать механизм допуска перевозчиков на автобусные маршруты общего пользования.

Для работников автотранспортных предприятий Отраслевое соглашение послужит гарантом стабильной заработной платы — документом установлены коэффициенты соотношения тарифных ставок и должностных окладов к месячной минимальной зарплате в Украине, определены доплаты за работу в тяжелых и вредных условиях, предусмотрены другие соцвыплаты. Кроме этого, предприятиями-работодателями при имеющихся финресурсах могут предусматриваться доплаты к пенсиям, денежная и другая помощь, торгово-бытовое обслуживание, медицинское и санаторно-курортное лечение.

Примечание. *В настоящее время средняя заработная плата на АТП за 1 половину 2013 г. составляет 1401 грн.*

Отраслевым соглашением предусмотрено также и улучшение условий труда. Например, министерство бу-

дет принимать меры для развития пунктов автотранспортного сервиса на отечественных автодорогах для обеспечения мест надлежащего отдыха водителей. А с целью улучшения состояния безопасности дорожного движения Мининфраструктуры будет внедрять единые принципы повышения профессиональной компетентности водителей и специалистов, оказывающих услуги по перевозке пассажиров и грузов автотранспортом.

В свою очередь работодатели и профсоюзы в соответствии с заключенным Отраслевым соглашением обязуются заботиться о сбалансированности спроса и предложения рабочей силы, предотвращать массовую безработицу, создавать новые рабочие места, своевременно выплачивать зарплату, соблюдать нормы охраны труда, при надлежащих производственных и санитарно-бытовых условиях, внедрять обязательное личное страхование от несчастных случаев на транспорте работников, непосредственно занятых в перевозках, и т.д.

Положения Отраслевого соглашения являются обязательными для исполнения. На основе этого документа на автотранспортных предприятиях будут заключены новые коллективные договоры или внесены соответствующие коррективы в существующие.

Как отметил директор Департамента автотранспорта Мининфраструктуры Дмитрий Петухов, пока окончательный вариант проекта новой редакции Закона "Об автотранспорте" дорабатывается с учетом предложений областных госадминистраций, Минэкономики и Минфина, в частности определения порядка распределения маршрутных сетей, формируется организаторами перевозок различных уровней. "После учета замечаний и предложений, согласования заинтересованными ведомствами, проект документа будет направлен в КМУ", — отметил Д. Петухов.

Он также сообщил о продолжающейся работе над разработкой Государственной целевой экономической программы развития автотранспорта до 2015 г. В частности, отрабатывается алгоритм использования механизма компенсации средств по кредитам для обновления подвижного состава (на основе господдержки) в соответствии с Программой активизации развития экономики на 2013—2014 гг.

Для решения актуальных вопросов деятельности автоперевозчиков Мининфраструктуры планирует регулярно проводить селекторные совещания с облгосадминистрациями с участием представителей Укртрансинспекции и других контролирующих органов, на которых планируется отработать механизм ликвидации "нелегальных" перевозок, обсуждать практику использования автотранспортного законодательства и предложений по внесению изменений в него.

Как сообщил председатель Укртрансинспекции Евгений Пронченко, в 1 полугодии по результатам совместных проверок работников Укртрансинспекции и правоохранительных органов запрещена эксплуатация 422 транспортных средств так называемых "нелегальных" автоперевозчиков.

В. Козак отметил, что сейчас вступили в силу нормативно-правовые акты, которые законодательно позволяют Укртрансинспекции принимать меры по выведению "нелегалов" с рынка, и в дальнейшем специалисты министерства продолжат заполнять пробелы в правовой базе, чтобы не допускать таких недобросовестных перевозчиков к сфере перевозок.

"Нелегалы" не имеют никаких разрешительных документов, не соблюдают технику безопасности при перевозке пассажиров, не выполняют нормы действующего законодательства и наносят вред дальнейшему развитию экономики государства", — подчеркнул председатель Укртрансинспекции. По его словам, искоренению "нелегальных" перевозчиков способствовали уже действующий запрет по использованию переоборудованных грузовых транспортных средств, а также повышение ответственности водителей, введение новых лицензионных условий осуществления деятельности.

Глава Госинспекции Украины по безопасности на наземном транспорте сообщил, что за полгода Укртрансинспекцией проверено более 9 тыс. ТС "нелегальных" перевозчиков. В результате контроля задокументировано свыше 12 тыс. нарушений автотранспортного законодательства "нелегальными" перевозчиками, что составляет 40% от общего количества нарушений на автотранспорте общего пользования. К нелегалам было применено свыше 4 млн грн. штрафных санкций. Во время совместных с правоохранителями проверок были запрещены к эксплуатации 422 транспортных средства "нелегальных" перевозчиков.

Как сообщил Е. Пронченко, традиционно больше перевозчиков-нарушителей в Киеве, которые зачастую предлагают услуги по перевозкам пассажиров в переоборудованных из грузовиков маршрутках вблизи станций метро.

Кроме того, в каждом теруправлении Укртрансинспекции работает "горячая" телефонная линия. Каждый, кто имеет конкретные факты о нарушениях перевозчиками автотранспортного законодательства или злоупотреблениях сотрудником инспекции, может позвонить по номерам, указанным на официальном сайте Госинспекции Украины по безопасности на наземном транспорте.

За 3 месяца работы по габаритно-весовому контролю выявлено более 300 нарушений установленных требований

Терподразделения Госинспекции Украины по безопасности на наземном транспорте проверяют грузовики с 1.04.2013 г. с помощью 38 передвижных весовых комплексов и 1 стационарного, находящихся на балансе ГАК "Автомобильные дороги Украины". На 1.07.2013 г. проверено 10383 грузовика — выявлено 303 нарушения автотранспортного законодательства и применены финсанкции на сумму 515,1 тыс. грн.

Примечание. *Габаритно-весовой контроль в настоящее время осуществляется в 21 области (Винницкой, Волынской, Днепропетровской, Житомирской, Закарпатской, Запорожской, Ивано-Франковской, Киевской, Кировоградской, Луганской, Николаевской, Полтавской, Ривненской, Тернопольской, Сумской, Харьковской, Хмельницкой, Херсонской, Черкасской, Черниговской, Черновицкой) и в Крыму.*

По поручению министра инфраструктуры габаритно-весовой контроль усилен не только на дорогах, но и в морских торговых портах. В каждом порту работает пункт Укртрансинспекции, с помощью которого грузовики со сверхнормативной нагрузкой не впускаются/не выпускаться в/с территории порта. Нарушители будут платить штрафные санкции, а с систематическими нарушителями сотрудничество портов будет прекращаться до устранения нарушений.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

КМУ намерен упростить контроль и оформление грузов в портах

КМУ одобрил разработанный Мининфраструктуры проект постановления КМУ "О внесении изменений в постановление Кабинета Министров Украины от 21 мая 2012 г. № 451" (относительно порядка прохождения и обработки грузов в морских портах), сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

Контроль и оформление транспортных средств и грузов в украинских портах будут оптимизированы и приведены к мировым стандартам. Взамен существующей практики бумажного документооборота в портах будет создана и введена в действие электронная информационная система, по аналогии с успешно используемыми в Европе.

По информации министра инфраструктуры В. Козака, документом предлагается в морских портах внедрить информационную систему портового сообщества, к которой будут подключены порты, перевозчики, морские агенты, экспедиторы, таможенная, санитарная, ветеринарная, карантинная и другие службы, контрагенты порта.

Все эти участники через информационную систему портового сообщества будут осуществлять обмен, проверку, оформление, расчеты и передачу любой информации, документов, достаточных для контроля и оформления грузов и транспортных средств при грузовых перевозках. "Внедрение Информационной системы портового сообщества позволит минимизировать бумажный документооборот, сократить время оформления грузов, оптимизировать процесс транспортировки, сократить затраты всех участников транспортного процесса, увеличить производительность терминалов путем предоставления всем участникам транспортного и грузового процесса оперативной, корректной и легитимной информации", — отметил министр.

Поэтому с использованием Информационной системы портового сообщества условия пропуска грузов через порты Украины будут максимально приближены к практике осуществления аналогичной деятельности в ведущих портах.

Увеличение уставного капитала "УДП" позволит ликвидировать задолженность по зарплате

Правительство продолжает принимать меры по восстановлению стабильной работы одного из стратегически важных для государства предприятий — "УДП", сообщает пресс-служба Мининфраструктуры. С целью улучшения финансового положения этого ключевого национального перевозчика на Дунае, в частности обеспечения погашения имеющейся у предприятия задолженности перед Национальным банком Украины и ПАО "Укрэксимбанк", принято решение об увеличении уставного капитала УДП на сумму 310 млн грн. Соответствующее распоряжение одобрил 3 июля 2013 г. КМУ.

Документ был разработан и вынесен на рассмотрение правительства Мининфраструктуры во исполнение ст. 17 ЗУ "О Государственном бюджете Украины на 2013 г.".

Как отметил министр инфраструктуры Владимир Козак, представляя подготовленный проект, принятие акта позволит ЧАО "УДП " погасить существующую еще с 1998 г. задолженность перед НБУ и "Укрэксимбанком" путем увеличения уставного капитала ЧАО "УДП" на сумму 310 млн грн. и выпуска дополнительных акций существующей номинальной стоимостью с сохранением 100% акций в собственности государства, обменяв их на облигации внутреннего госзайма со сроком обращения не более 5 лет.

"Погашение указанной задолженности будет способствовать повышению ликвидности пароходства, сбалансированию его денежных потоков при уплате обязательных платежей в госбюджет, повышению внешней конкурентоспособности и развитию производственных мощностей ЧАО "Украинское Дунайское пароходство", а также обеспечению экономических интересов государства в наращивании объемов производства транспортных услуг", — сказал министр.

В. Козак отметил, что Минифраструктуры во исполнение решений правительства был проведен всесторонний и системный анализ финансово-хозяйственной деятельности ЧАО "УДП" за 2007—2013 гг. Основные факторы, которые негативно влияют на состояние предприятия, носят объективный характер: годы депрессивного состояния, последствия мирового кризиса и ремиссии в странах Европы, низкий урожай зерновых 2012 г. в европейских странах привели к катастрофическому падению грузовой базы по основным видам грузов пароходства.

"Учитывая общий размер задолженности по заработной плате, тяжелое финансово-экономическое положение пароходства, постоянное падение производственных объемов в связи с изменением конъюнктуры рынка, значительный износ основных средств ЧАО "УДП", погашение задолженности ЧАО "УДП" исключительно за счет текущих расходов не представляется возможным", — сказал В. Козак.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Контроль соблюдения железнодорожными перевозчиками лицензионных условий

Приказ Мининфраструктуры от 28.05.2013 г. № 322
"Об утверждении Порядка контроля за соблюдением Лицензионных условий осуществления хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов, багажа железнодорожным транспортом"
Извлечения

Установлено, что:

— **плановые проверки** проводит орган лицензирования в соответствии с квартальными планами проверок, которые утверждаются приказом Государственной инспекции Украины по безопасности на наземном транспорте до 25 числа последнего месяца квартала, предшествующего плановому. Планы проведения проверок ежеквартально публикуются Укртрансинспекцией на официальном сайте;

— **внеплановые проверки** осуществляются органом лицензирования на основаниях, определенных ЗУ "О лицензировании определенных видов хозяйственной деятельности" и "Об основных принципах государственного надзора (контроля) в сфере хозяйственной деятельности". Проверка не может осуществляться по одним и тем же вопросам за период, который уже проверялся, за исключением случаев, если такая проверка осуществляется во исполнение решения суда, в рамках уголовного дела или с целью контроля выполнения предписания об устранении нарушений Лицензионных условий по данному вопросу. О проведении внеплановой проверки лицензиат заблаговременно не предупреждается;

— для проведения плановой/внеплановой проверки органом лицензирования выдается распорядительный документ о создании комиссии, назначении председателя и членов комиссии и удостоверение на право проведения проверки лицензиата;

— Укртрансинспекция сообщает лицензиату о проведении плановой проверки письменно заказным письмом с уведомлением о вручении или сообщением, которое вручается лично физлицу-предпринимателю/руководителю или уполномоченному им лицу субъекта хозяйствования под расписку не позднее чем за 10 рабочих дней до дня проведения проверки;

— **срок** осуществления **плановой проверки** не может превышать **15 рабочих дней**, а для субъектов малого предпринимательства — **5 рабочих дней**;

— **срок** осуществления **внеплановой проверки** не может превышать **10 рабочих дней**, а относительно субъектов малого предпринимательства — **2 рабочих дней**;

— **лицензиат** или уполномоченное им лицо при проведении проверки соблюдения им Лицензионных условий **имеет право**:

- проверить наличие у членов комиссии служебных удостоверений и получить копию удостоверения на проведение плановой (внеплановой) проверки;

- ознакомиться с основанием проведения внеплановой проверки с получением копии соответствующего документа;

- присутствовать при осуществлении проверки;

- требовать неразглашения информации, являющейся коммерческой тайной лицензиата;

- получить один экземпляр акта проверки и ознакомиться с ним;

- не допускать комиссию к осуществлению плановой (внеплановой) проверки, если такая проверка проводится с нарушением требований относительно периодичности проведения проверок, предусмотренных ЗУ "Об основных принципах государственного надзора (контроля) в сфере хозяйственной деятельности", или если должностное лицо органа лицензирования не предоставило копий документов, предусмотренных Порядком, или если предоставленные документы не соответствуют требованиям Порядка, или в случае несоблюдения сроков или порядка уведомления о проведении плановой проверки и т.д.;

- предоставлять письменные объяснения и (или) замечания по вопросам, возникающим при проведении проверки;

— **Комиссия** при проверке соблюдения Лицензионных условий **проверяет**:

- наличие документов, подтверждающих необходимое количество персонала с соответствующим образованием и квалификацией (штатное расписание, положения, инструкции, приказы, трудовые договоры с наемными работниками, свидетельства об образовании и квалификации, планы-графики переквалификации и т.д.);

- наличие соответствующих документов, подтверждающих периодическое повышение квалификации персоналом по специальности в учебных заведениях в области ж/д транспорта;

- наличие сертификатов, подтверждающих прохождение специального обучения работников субъектов перевозки опасных грузов;

- наличие соответствующих документов по подтверждению проверки знаний персонала по вопросам охраны труда и противопожарной безопасности, а также нормативных документов по безопасности движения поездов и маневровой работы;

- способность лицензиата выполнять свои финансовые обязательства перед потребителями услуг (аудиторский отчет, справки об отсутствии задолженности перед бюджетом и ПФУ);

- обеспечение лицензиатом выполнения договорных обязательств перед потребителями услуг в случае аннулирования соответствующей лицензии;

- наличие нормативной документации, согласно которой предоставляются услуги по перевозке пассажиров, опасных грузов и багажа ж/д транспортом (регламентные технические условия, технологические процессы, положения, инструкции, порядки, стандарты предприятия);

- наличие сертификата соответствия, выданного органом по сертификации в соответствии с Положением о сертификационной деятельности на ж/д транспорте Украины, утвержденным приказом Минтранса от 1.06.1998 г. № 207, который подтверждает соответствие условий и порядка предоставления услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов и багажа ж/д транспортом, определенных в регламентных технических условиях, условиям и порядку предоставления услуг, предоставляемых лицензиатом согласно его хозяйственным договорам;

- наличие документов, удостоверяющих надлежащее состояние материально-технической базы, технологического и технического оснащения, оборудования, приспособлений, инструментов и средств измерения, обеспечивающих выполнение требований, установленных Лицензионными условиями;

- наличие сертифицированных ТС (собственных или арендованных), с помощью которых лицензиат предоставляет услуги;

- обеспечение лицензиатом гарантированного уровня безопасности и качества услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов и багажа ж/д транспортом;

- наличие норм, обязывающих обеспечение лицензиатом конфиденциальности информации для потребителей услуг, которым предоставляются соответствующие услуги;

- достоверность сведений в документах, представленных лицензиатом для получения лицензии;

- соответствие сведений, указанных в лицензии, сведениям, указанным в учредительных документах лицензиата;

- наличие лицензии (оригинала) на осуществление хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов и багажа ж/д транспортом;

- наличие документов о создании филиалов, других обособленных подразделений лицензиатом;

- наличие копии(й) лицензии, подтверждающей право филиала(ов) или другого(их) обособленного(ых) подразделения(ий) лицензиата, при наличии, на осуществление хоздеятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов и багажа ж/д транспортом;

— по результатам проверки в 2 экземплярах составляется акт проверки соблюдения лицензиатом Лицензион-

ных условий, каждый из которых подписывается председателем и членами комиссии;

— нарушения, выявленные при проведении плановой (внеплановой) проверки, указываются в акте проверки со ссылкой на конкретные пункты (подпункты) Лицензионных условий, нарушенные лицензиатом;

— произвольное составления актов не допускается;

— факт ознакомления с актом проверки и получения 1 экземпляра такого акта лицензиатом (уполномоченным им лицом) удостоверяется личной подписью и проставлением оттиска печати (при наличии) на каждой странице акта проверки с указанием даты ознакомления и подписания;

— **в случае отказа лицензиата** (уполномоченного им лица) знакомиться с актом проверки и (или) его подписывать председатель комиссии делает об этом соответствующую запись в акте проверки, который в 3-дневный срок после проверки направляется лицензиату по почте заказным письмом с уведомлением о вручении.

Кроме того, приведены основания для аннулирования лицензии и составления актов, являющихся основанием для аннулирования лицензии.

Решение об аннулировании лицензии принимается Укртрансинспекцией в течение 10 рабочих дней с даты установления оснований для аннулирования лицензии, предусмотренных ст. 21 ЗУ "О лицензировании определенных видов хозяйственной деятельности".

Также указано, что если лицензиат в течение 30 дней со дня принятия Укртрансинспекцией решения об аннулировании лицензии подает жалобу экспертно-апелляционному совету при Госкомпредпринимательства, действие указанного решения Укртрансинспекции приостанавливается до принятия соответствующего решения Госкомпредпринимательства.

Усилена ответственность проводников по проверке документов пассажиров и установлены жесткие условия возврата проездных документов

Мининфраструктуры и "Укрзалізниця" по поручению правительства усилили контроль за организацией продажи и возврата проездных документов на пассажирские поезда и соблюдением членами поездных бригад своих должностных обязанностей.

Как отметил на брифинге министр инфраструктуры Владимир Козак, проводники обязаны проверять соответствие фамилий, указанных в проездном документе, фамилиям в документах, удостоверяющих личность, предъявленных пассажирами. Работа проводников — под пристальным контролем руководства "Укрзалізниці", и предусмотрена личная ответственность членов поездных бригад за несоблюдение установленных требований. "Есть случаи, когда пассажиры, договорившись с недобросовестными проводниками, едут по проездным документам, приобретенным на другую фамилию. За такие нарушения проводники жестоко наказываются — в 1 полугодии уволено 100 человек", — сообщил В. Козак.

Кроме этого, по словам В. Козака, введены жесткие условия возврата проездных документов. Сдать билет в кассу после отправления поезда (не позднее 1 часа) пассажир сможет лишь на основании документа, удостоверяющего личность, фамилия и имя которой указаны в проездном документе. Вернуть платежи за несколько билетов после отправления поезда можно при условии, что один из проездных документов оформлен на лицо, которое возвращает проездные документы. При возврате билета после отправления поезда в течение 1 часа выплачивается только 10% стоимости проезда (против 40%, которые действовали ранее).

Обслуживание пассажиров на железнодорожных вокзалах, в частности для удовлетворения потребностей пассажиров в проездных документах в южном направлении, проверили представители секретариата КМУ, местных органов власти, Мининфраструктуры, железных дорог Украины. По результатам проверки вокзалов Львов, Днепропетровск, Запорожье, Донецк, Харьков-Пассажирский, Киев-Пассажирский, злоупотреблений при продаже пассажирам проездных документов не зафиксировано, потребности пассажиров в приобретении проездных документов удовлетворяются и билетных касс для обслуживания пассажиров тоже достаточно. Выборочные проверки станций Киев-Пассажирский, Донецк, Днепропетровск и Харьков по наличию мест в крымском направлении по сравнению с архивными данными автоматизированной системы продажи проездных документов (АСУ ПП УЗ) не выявили различий.

Относительно удовлетворения спроса в перевозках в крымском направлении В. Козак заявил, что он полностью удовлетворен. Летом в крымском направлении ежедневно предлагается до 30 тыс. мест. Еще до 1500 мест в сутки предлагается в поездах формированием железных дорог СНГ, которые проходят транзитом по Украине в крымском направлении. Купить билеты на эти поезда можно на всех станциях Украины по маршруту следования поездов, в т.ч. и на мощных железнодорожных узлах — станциях Харьков, Днепропетровск, Запорожье.

Специалисты "Укрзалізниці" разработали график движения поездов в крымском направлении с учетом наиболее удобного времени отправления и прибытия пассажиров, учитывая пропускную способность участков. "Сегодня в Симферополь ежедневно прибывает около 100 поездов, то есть каждые 14 мин. В пиковые часы — утром и вечером — каждые 6—8 мин., что является максимальной пропускной способностью", — отметил В. Козак. Всего летом в Крым курсирует 99 пар круглогодичных и сезонных поездов (формирования железных дорог Украины — 45 пар (в прошлом году было 43) и СНГ — 54 пары).

Также в южном направлении предусмотрено курсирование поездов с минимальным временем пребывания в пути следования категории Интерсити+ сообщением Донецк—Симферополь, Днепропетровск—Симферополь, Харьков—Симферополь, а также продлен маршрут поезда Интерсити+ сообщением Киев—Днепропетровск в Запорожье. А для перевозки организованных групп детей на отдых назначаются отдельные поезда разового назначения — с начала июня их было 13. Общая заполняемость поездов в среднем составляла 93%.

Также во время брифинга в КМУ В. Козак отметил, что стоимость проезда железнодорожным транспортом в Украине в разы ниже, чем в других странах СНГ. Например, проехать 700 км по Украине в плацкартных и купейных вагонах скорого нефирменного поезда в 5 раз дешевле, чем в таком же поезде и на то же самое расстояние в России. По словам В. Козака, если же сравнить стоимость поездки туда и обратно по железной дороге из Киева в Симферополь с авиаперелетом, то билет в плацкартном вагоне нефирменного поезда в 9 раз, а в купейном — почти в 6 раз дешевле, чем на самолет.

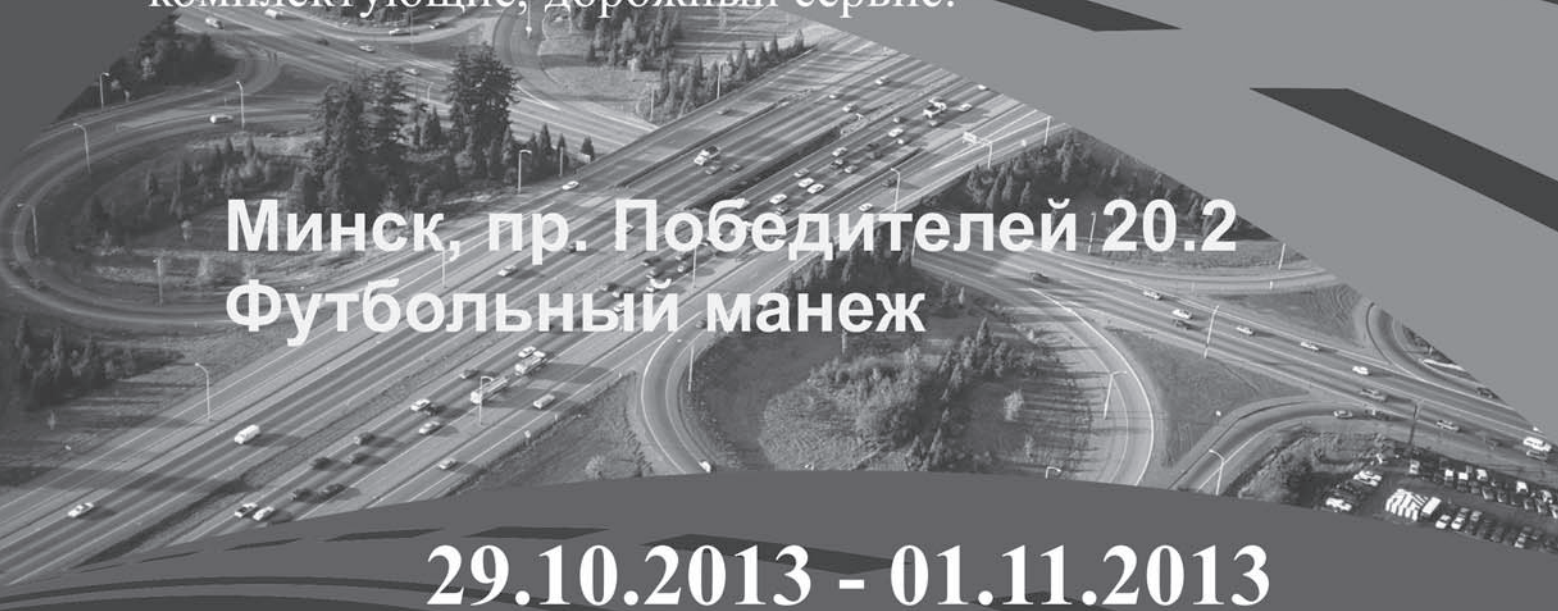
Преодолеть это же расстояние автобусом в 3,3 раза дороже, чем в плацкартном вагоне, или в 2 раза дороже, чем в купе.

Автосервис.
Механика.
Автокомпоненты.

Транспорт, автосервис, диагностика, запчасти, аксессуары.

Дорожное строительство

Проектирование, строительство, машины, оборудование, комплектующие, дорожный сервис.



Минск, пр. Победителей 20.2
Футбольный манеж

29.10.2013 - 01.11.2013

Организатор:

МинскЭкспо
ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

тел.: (+375-17) 2269888
факс: (+375-17) 2269888, 2269192
e-mail: sveta@minskexpo.com
www.minskexpo.com

ЛОГИСТИКА И ЭКСПЕДИРОВАНИЕ

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

УКРАИНА

Сняты ограничения

Днепропетровская область

2.07.2013 г. в 16:00 восстановлено движение на участке а/д государственного значения Н-11 Днепропетровск—Николаев, км 100+600 (объездная пгт. Софиевка) после окончания дорожных работ по ликвидации последствий оползня земполотна автодороги, который произошел 1.07.2013 г. в результате интенсивного дождя.

Введены ограничения

На территории Украины в период повышенной температуры воздуха (более 28°С) введено временное ограничение движения ТС весом более 24 т и нагрузкой на ось более 7 т с 10:00 до 22:00 включительно, информирует пресс-служба Департамента ГАИ МВД Украины.

О соответствующих ограничениях в движении водители могут узнать из информации на дорожных знаках и информационных щитах, а также на сайте ГАИ.

Луганская область

С 8.07.2013 г. по 31.08.2013 г. будет закрыто движение на а/д Н-21 Старобельск—Луганск—Красный Луч—Макеевка—Донецк, км 94+593—97+454 в прямом направлении (участок объездной дороги вокруг г. Луганск от перекрестка с а/д Р-66 КПП "Демино—Александровка"—Сватово—Лисичанск—Луганск до транспортной развязки с а/д М-04 Знаменка—Луганск—Изварино) в связи с проведением текущего среднего ремонта.

В **Киевской области** дорожники продолжают работы по капремонту дороги М-07 Киев—Ковель—Ягодин, км 30+600—64+243. Уже восстановлен проезд по участкам км 37+100—37+500 и км 52+250—52+650.

С 3.07.2013 г. и до окончания работ ограничено движение автотранспорта по таким участкам этой дороги:

— км 30+450—30+900, где закрыта левая полоса, движение транспорта разрешено по правой;

— км 52+880—53+150 — закрыта правая полоса, движение разрешено по левой;

— км 63+000—64+240 — закрыта правая полоса, движение — по левой.

Движение автотранспорта на этих участках а/д М-07 осуществляется в реверсивном режиме и регулируется светофорами.

В **Волынской области** проводятся работы по ремонту пути и замене переездного настила на ж/д переезде км 315+734 перегона Рожище—Переспа, что на км 130+700 пересекает дорогу государственного значения Т-03-09 от дороги Т-03-08 Дубечно—Старая Выжевка—/М-07/—Турийск—Рожище—Киверцы—Поддубцы до дороги Н-22. На период выполнения дорожных работ, с 9:00 4.07.2013 г. до 17:00 13.07.2013 г., будет закрыто движение автотранспорта через этот переезд.

Проезд автотранспорта осуществляется через существующий переезд того же перегона на км 314+065, что на км 76+600 пересекает автомобильную дорогу государственного значения Т-18-02/М-07/ Маюничи—Большая Осница—Красноволя—Колки—/Р-14/—Копылье—Рожище—Торчин—Шклинь—/Н-17/ в г. Рожище.

Кировоградская область

Если осевая нагрузка автомобиля достигает 7 т и более, следует воздержаться от движения в дневное время летом, то есть с 10:00 до 22:00, когда температура воздуха превышает 28°С, на дорогах с интенсивным движением.

Временное ограничение движения, наличие сервисных объектов и площадок для отстоя транспорта:

№	Наименование автодороги	Адресная привязка, км +, (влево, вправо)	Общая площадь площадки, кв. м	Кол. машиномест		Наличие объектов сервиса (пункт питания, торговля, АЗС)
				для грузовых	для легковых	
1	М-12 Стрый—Тернополь—Кировоград—Знаменка (через Винницу)	596+148 влево	560	6	16	кафе, АЗС, гостиница
		702—703 вправо	1800	18	28	кафе, АЗС
2	Н-14 Александровка—Кировоград—Николаев	70+600 влево	1420	14	-	
		150+300 вправо	420	4	10	
3	М-04 Знаменка—Луганск—Изварино	18+400 влево	660	6	10	
		40+400 вправо (стоянка TIR)	2340	28	46	кафе, АЗС
		72+000 влево	380	4	6	
4	М-22 Полтава—Александрия	128+930 влево	1120	11	26	кафе, АЗС
		153+800 вправо	360	4	-	
		163+800 влево	510	5	6	кафе, АЗС
5	Н-23 Кировоград—Кривой Рог—Запорожье	1+700 вправо	400	5	-	кафе, АЗС
		81+700 вправо	380	4	6	

ПОЛЬША

С 29.06.2013 г. до 26.08.2013 г. в Польше вводятся ограничения для движения грузового транспорта с максимальной массой более 12 т по пятницам с 18:00 до 22:00, по субботам с 8:00 до 14:00 и в воскресенье с 8:00 до 22:00.

За движение в указанное время налагается штраф в размере до 500 злотых (около EUR118), ТС принудительно размещаются на стоянке до наступления разрешенного для движения времени.

В связи с введением ограничения на пограничных переходах образуются большие очереди автотранспорта.

Определены единые ставки сборов и платежей, взимаемых с иностранных перевозчиков при въезде в Туркменистан

При въезде на территорию и следовании транзитом по территории Туркменистана взимаются с владельцев ТС иностранных государств следующие сборы и платежи:

— **сбор за въезд и следование транзитом**, который поступает в госфонд развития и не используется на содержание дорог и др. путей, как указано в п. 1 ст. 18 Соглашения между правительством Туркменистана и правительством Украины о сотрудничестве в сфере международного автомобильного сообщения от 25.02.1993 г.;

— **сбор за страхование гражданской ответственности** владельцев ТС перед третьими лицами на срок пребывания на территории Туркменистана;

— **сбор за таможенное оформление** транзитных товаров;

— **сбор за проведение работ по дезинфекции** ТС;

— **сбор за разницу в стоимости топлива** с владельцев ТС иностранных государств.

Новый мост через Дунай свяжет Болгарию и Румынию

14.06.2013 г. состоялось открытие нового моста через Дунай, связывающего Болгарию и Румынию. Мост **Видин—Калафат** стал вторым на болгарско-румынском участке Дуная и одним из самых длинных на всем его протяжении (1791 м). Арка моста возвышается над водой на 43 м. Он состоит из двух полос для автомобильного движения в обоих направлениях, железнодорожной полосы, пешеходного тротуара и аллеи для велосипедистов.

Проезд по новому мосту будет стоить от EUR6 до EUR37 в зависимости от размера ТС. Такое решение 12.05.2013 г. принял Совет министров Болгарии.

Водители легковых автомобилей за проезд по новому мосту будут платить EUR6. Самый высокий сбор в размере EUR37 будет взиматься с водителей ТС весом более 12 т. Столько же стоит проезд и по старому мосту Русе—Гюргево. Велосипедисты и пешеходы смогут пользоваться мостом бесплатно. От платы за проезд по мосту Видин—Калафат освобождаются автомобили скорой помощи, полиции и пожарной охраны.

Примечание. *Новый мост является частью VI Пан-Европейского коридора и предоставляет значительную возможность развития грузопотоков в направлении из Греции, Турции, Македонии, Сербии и соседних регионов в страны Центральной и Западной Европы и обратно.*

Пропускная способность нового моста — 415 тыс. автомобилей и более 4,7 тыс. поездов в год в обоих направлениях.

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ

***

С 1.10.2013 г. лоу-кост компания **WizzAir** начнет выполнят пассажирские авиаперевозки **Варшава—Харьков—Варшава**. Рейсы будут осуществляться 2 раза в неделю — по вторникам и субботам. Цена билета в одну строну начинается с 309 грн., включая налоги.

Перелеты на маршруте будет выполнять новый А320, способный принять на борт 180 пассажиров. Время вылета из Варшавы (аэропорт им. Ф. Шопена) — 18:20 (прибытие в Харьков 21:15), из Харькова — в 21:45 (прибытие в Варшаву в 22:50). Билеты уже можно бронировать на сайте WizzAir, сообщает *glavnoe.ua.*

***

АК "Визз Эйр Украина" закрывает единственный внутренний авиарейс, который она выполняла — **Киев—Симферополь**.

***

С 4.07.2013 г. **АК "МАУ"** начинает выполнять прямые регулярные рейсы **между Симферополем и Тель-Авивом**.

Рейсы между Симферополем и Тель-Авивом будут выполняться по четвергам и воскресеньям, в обратном направлении — по понедельникам и пятницам. Цена билета на рейс Симферополь—Тель-Авив составляет от 2925 грн. (минимальная цена указана в обе стороны, экономический класс, с учетом налогов и сборов).

Также в июле 2013 г. "МАУ" планирует начать прямые полеты между **Симферополем и Ереваном.**

Билеты на указанные направления уже в продаже во всех турагентствах, в кассах, а также на сайте авиакомпании "МАУ".

Для удобства пассажиров на втором этаже терминала В международного аэропорта "Симферополь" открыта касса авиакомпании "МАУ". График работы: ежедневно с 5:30 до 18:00, сообщает *aviaport.ru.*

***

С 1.07.2013 г. **АК "Визз Эйр Украина"** начала осуществлять рейсы **Харьков—Кутаиси (Грузия)—Харьков**. Рейсы будут выполняться по понедельникам и пятницам. Стоимость перелета составит от 419 грн. в одну сторону со всеми налогами и сборами, сообщает *Интерфакс-Украина*.

***

2.07.2013 г. **АК "МАУ"** открывает прямое регулярное воздушное сообщение между Киевом и Сочи.

Рейсы по маршруту **Киев—Сочи—Киев** будут выполняться трижды в неделю: из Киева в Сочи по вторникам, пятницам и воскресеньям, в обратном направлении — по понедельникам, средам и субботам.

Цена билета на рейс Киев—Сочи (в обе стороны, экономический класс, с учетом налогов и сборов) составляет от 2112 грн., сообщает *aviaport.ru.*

***

15.09.2013 г. лоу-кост авиакомпания **flydubai** начнет выполнять дневные регулярные рейсы **Дубай—Киев** в аэропорт "Киев" (Жуляны) на самолете Boeing 737-800. Новое направление уже заведено в систему бронирования. Еще один рейс, как и прежде, будет выполняться в аэропорт "Борисполь".

Продажу рейса из Жулян авиакомпания будет вести самостоятельно, сообщает *avianews.com.*

***

Бюджетная авиакомпания **Iberia Express** приступила к выполнению рейсов **Мадрид—С.-Петербург—Мадрид**. Ранее сезонные рейсы между Мадридом и Санкт-Петербургом выполнялись авиакомпанией Iberia — материнской компанией нового перевозчика.

Прибытие рейса в Санкт-Петербург осуществляется в 6:30, вылет в Мадрид — в 7:30 по московскому времени. Полеты выполняются на Airbus A320, сообщает *aviaru.net.*

***

АК "Белавиа" приняла решение о начале выполнения регулярных рейсов по маршруту **Минск—Будапешт—Белград—Будапешт—Минск** с 19.09.2013 г.

Полеты будут выполняться преимущественно на самолетах CRJ-100/200 два раза в неделю по понедельникам и четвергам, сообщает *aviaru.net.*

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD

East Med Express Service (Odessa)

Vessel Name	Vessel Code	Zim Voyage	Partner's voyage	Local Arrival	Local Departure	Next Ports
Zim Vancouver	ZVK	9		13-Jul-2013	14-Jul-2013	Novorossiysk, Istanbul - Ambarli
Zim Sao Paolo	ZOP	31		20-Jul-2013	21-Jul-2013	
Zim Shekou	KHE	24		27-Jul-2013	28-Jul-2013	
Zim Genova	GVO	29		03-Aug-2013	04-Aug-2013	
Zim Livorno	LVO	33		11-Aug-2013	12-Aug-2013	
Zim Kingston	ZKN	123		17-Aug-2013	18-Aug-2013	
Zim Yokohama	YOK	16		24-Aug-2013	25-Aug-2013	
Zim Xiamen	XLM	34		31-Aug-2013	01-Sep-2013	
Zim India	IDY	26		07-Sep-2013	08-Sep-2013	
Zim Dalian	ZDL	23		14-Sep-2013	15-Sep-2013	
Zim Vancouver	ZVK	10		21-Sep-2013	22-Sep-2013	

ASIA BLACK SEA EXPRESS SERVICE (Illichivs'k)

Vessel Name	Vessel Code	Zim Voyage	Partner's voyage	Local Arrival	Local Departure	Next Ports
Xin Da Lian	XDL	146	0146W	13-Jul-2013	15-Jul-2013	Port Klang, Shanghai
Xin Lian Yun Gang	XLY	117	017W	20-Jul-2013	22-Jul-2013	
Xin Ning Bo	XNI	171	0171W	27-Jul-2013	29-Jul-2013	
Zgs/Named1	ZG1	1		03-Aug-2013	05-Aug-2013	
Ym Cypress	YCY	104	0104W	10-Aug-2013	12-Aug-2013	
Xin Qin Huang Dao	XQH	133	0133W	17-Aug-2013	19-Aug-2013	
Xin Chang Shu	XCZ	142	0142W	24-Aug-2013	26-Aug-2013	
Wan Hai 602	WNV	37	037W	31-Aug-2013	02-Sep-2013	
Xin Da Lian	XDL	148	0148W	07-Sep-2013	09-Sep-2013	
Xin Lian Yun Gang	XLY	119	019W	14-Sep-2013	16-Sep-2013	
Xin Ning Bo	XNI	173	0173W	21-Sep-2013	23-Sep-2013	

ZIM, г. Одесса, бул. Приморский, 14. Тел.: +38 (048) 7294535; E-mail: malofeeva.julia@ua.zim.com, galaevskiy.valery@ua.zim.com

Mediterranean Shipping Company

Ukraine—Istanbul Feeder Service, Gioia Tauro—Piraeus—Ukraine Feeder Service

Vessel	Voy	GIOIA TAURO(A)		PIRAEUS(A)		ODESSA(R)		ILYICHEVSK(R)		GIOIA TAURO (R)	
		ETA	ETA	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD
WESTERDIEK	327	30/06 07:00	01/07 07:00	02/07 21:00	03/07 21:00	06/07 07:00	07/07 13:00	07/07 18:00	09/07 00:00	14/07 07:00	
SPIRIT OF LUCK	328	07/07 07:00	08/07 07:00	09/07 21:00	10/07 21:00	13/07 07:00	14/07 13:00	14/07 18:00	16/07 00:00	21/07 07:00	
AS VENUS	323		ISTANBUL—POTI—ODESSA			11/07 01:00	12/07 01:00	13/07 18:00	15/07 18:00	17/07 08:00	17/07 23:00
WESTERDIEK	329	14/07 07:00	15/07 07:00	16/07 21:00	17/07 21:00	20/07 07:00	21/07 13:00	21/07 18:00	23/07 00:00	28/07 07:00	
SPIRIT OF LUCK	330	21/07 07:00	22/07 07:00	23/07 21:00	24/07 21:00	27/07 07:00	28/07 13:00	28/07 18:00	30/07 00:00	04/08 07:00	

MSC Ukraine Ltd., Odessa, 65014, Lidersovskiy blvd 5, off. 234-237 Phone: + 38048 7847272/ Fax: +38048 7847274

Pacific International Lines (PTE) LTD

Sino Black Sea Service (SBS)

VESSEL	Voy	PIRAEUS	ISTANBUL	CONSTANTZA	ILICHEVSK	SUEZ	PORT KELANG (West Port)	SHANGHAI
Berthing Window		SUN 0400	MON 2000	THU 0800	SAT 2100	FRI 1900	THU 1500	THU 1200
Departure Window		SUN 1900	WED 1200	SAT 0000	MON 1500	SAT 1800	FRI 0500	FRI 1000
YM CYPRESS (YML)	0103 E	Вс:09-июн	Пн:10-июн	Чт:13-июн	Сб:15-июн	Пт:21-июн	Чт:04-июл	Чт:11-июл
XIN QIN HUANG DAO (CSCL)	0132 E	Вс:16-июн	Пн:17-июн	Чт:20-июн	Сб:22-июн	Пт:28-июн	Чт:11-июл	Чт:18-июл
XIN CHANG SHU (CSCL)	0141 E	Вс:23-июн	Пн:24-июн	Чт:27-июн	Сб:29-июн	Пт:05-июл	Чт:18-июл	Чт:25-июл
WAN HAI 602 (WHL)	036 E	Вс:30-июн	Пн:01-июл	Чт:04-июл	Сб:06-июл	Пт:12-июл	Чт:25-июл	Чт:01-авг
XIN DA LIAN (CSCL)	0145 E	Вс:12-май	Пн:13-май	Чт:16-май	Сб:18-май	Пт:24-май	Чт:06-июн	Чт:13-июн
XIN LIAN YUN GANG (PIL)	016 E	Вс:19-май	Пн:20-май	Чт:23-май	Сб:25-май	Пт:31-май	Чт:13-июн	Чт:20-июн
XIN NING BO (CSCL)		Вс:26-май	Пн:27-май	Чт:30-май	Сб:01-июн	Пт:07-июн	Чт:20-июн	Чт:27-июн

PIL Ukraine LTD Sales manager Dasha Galayevskaya tel: +380 (482) 335205 fax: +380 (482) 347683 mob: +38095 442 9000 E-mail: galayevskaya@ods.pilship.com

Hapag-Lloyd

AEM—Odessa

Судно	Рейс	Транзитное время, сут.	Сервис	Выход из Нингбо	Прибытие в Одессу
MOL PRIORITY	070W22	32	AEM	08.06.2013	10.07.2013
SAN FRANCISCO EXPRESS	062W24	32	AEM	15.06.2013	17.07.2013
OOCL NEW YORK	101W25	32	AEM	22.06.2013	24.07.2013
MOL MAXIM	017W26	32	AEM	29.06.2013	31.07.2013

Arkas Ukraine Ltd (ARKAS Line), г. Одесса, 65014, ул. Успенская, 39, оф. 4. Tel. +38 048 734 71 55, fax +38 048 734 21 75

BSA UKRAINE LTD

Black Sea Feeder service (BSF)

CALISTO 0071-043E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	06/30	07/04	07/06	07/08	07/10	07/11	07/12
ETD	07/03	07/05	07/07	07/09	07/11	07/12	07/13

PCE MADEIRA 0072-006E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/07	07/11	07/13	07/15	07/17	07/18	07/19
ETD	07/10	7/12	07/14	07/16	07/18	07/19	07/20

CALISTO 0073-044E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/14	07/18	07/20	07/22	07/24	07/25	07/26
ETD	07/17	07/19	07/21	07/23	07/25	07/26	07/27

PCE MADEIRA 0074-007E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/21	07/25	07/27	07/29	07/31	08/01	08/02
ETD	07/24	07/26	07/28	07/30	08/01	08/02	08/03

CALISTO 0075-045E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	07/28	08/01	08/03	08/05	08/07	08/08	08/09
ETD	07/31	08/02	08/04	08/06	08/08	08/09	08/10

PCE MADEIRA 0076-008E (GEOMAR)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ET	08/04	08/08	08/10	08/12	08/14	08/15	08/16
ETD	08/07	08/09	08/11	08/13	08/15	08/16	8/17

CALISTO 0077-046E (BSA UKRAINE)

	PIRAEUS	BOSPHORUS	NOVOROSSIYSK	ODESSA	CONSTANTA	VARNA	ISTANBUL
ETA	08/11	08/15	08/17	08/19	08/21	08/22	08/23
ETD	08/14	08/16	08/18	08/20	08/22	08/23	08/24

BSA UKRAINE LTD Aleksandr Sussky Sales department manager As Agent of EVERGREEN LINE 65014, Odessa, Marazlievskaya str., 4, 2nd floor, Tel.: +38 (0482) 34-81-85, Fax: +38 (0482) 34-76-84, Mob: +38 (050) 316-23-23, E-mail: as@bsa-ukraine.com, Skype: Alex_Sussky

SASCO запускает новую линию США—Чукотка

Сахалинское морское пароходство (SASCO) запускает новый линейный сервис SASCO AMERICA-CHUKOTKA LINE, сообщает пресс-служба SASCO.

На линии Америка—Чукотка будут работать суда пароходства "Симушир" и "Кунашир". Оба теплохода дедвейтом 9,15 тыс. т и максимальной контейнерной вместимостью 604 TEU. Суда пароходства будут регулярно совершать заходы в американский порт Эверетт для погрузки контейнеров и генеральных грузов, чтобы доставить их в самый северный порт России — Певек.

SASCO открывает линию Китай—Чукотка

Сахалинское морское пароходство (SASCO) запускает новый линейный сервис SASCO CHINA-CHUKOTKA LINE, сообщает пресс-служба SASCO.

Линию Китай—Чукотка будут обслуживать теплоходы пароходства "Алдан", "Тобол" и "Парамушир".

"K" Line вносит изменения на азиатско-австралийском сервисе

"K" Line совместно с партнерами MOL, NYK, OOCL и Evergreen внесла изменения в ротацию портов на контейнерном сервисе из Северо-Восточной Азии в Австралию (ESACO), сообщает пресс-служба компании.

На действующем сервисе ESACO-B ротация портов остается прежней.

Изменения на сервисе ESACO: Иокогама—Осака—Пусан—Циндао—Шанхай—Нинбо—Мельбурн—Сидней—Брисбен—Иокогама.

Сервис ESACO-B: Нинбо—Шанхай—Сямэнь—Секо—Гонконг—Сидней—Мельбурн—Брисбен—Нинбо.

Hapag-Lloyd исключает Чарльстон из контейнерного сервиса GMX

Hapag-Lloyd решила исключить Чарльстон из ротации портов на своем контейнерном экспресс сервисе в Мексиканском заливе (GMX, Европа—Восточное побережье США/Мексика), сообщает пресс-служба компании.

Изменения, цель которых повысить надежность соблюдения графика, вступят в силу, начиная с 30-й недели.

Последним судном, которое зайдет в порт Чарльстон ориентировочно 29.07.2013 г., будет MV Lisa Schulte (03W26 / 03E29).

Новая ротация портов будет включать: Темзпорт—Антверпен—Бремерхафен—Гавр—Веракрус—Альтамира—Хьюстон—Нью-Орлеан—Темзпорт.

Hapag-Lloyd отмечает, что судозаходы в порт Чарльстон будут продолжаться в рамках двух Атлантических сервисов: Atlantic Express Service (ATX) и Gulf Atlantic Express Service (GAX).

SASCO снижает тарифы на линии China Line по импортному направлению в порт Восточный

Сахалинское морское пароходство (SASCO) снижает базовые тарифы на линии SASCO China Line по импортному направлению в порт Восточный, сообщает пресс-служба SASCO.

Ставки фрахта будут снижены на $50/TEU для грузов, следующих в порт Восточный из портов Шанхай и Нинбо. Новые тарифы вступят в действие, начиная с рейса теплохода Corsar V-1325N.

COSCON повышает ставки на сервисе Дальний Восток—Южная Америка

COSCO Container Lines (COSCON) повысит общую ставку на доставку всех контейнерных грузов с Дальнего Востока к Южной Америке и западному побережью Мексики, сообщает пресс-служба судоходной компании.

Повышенная ставка вступает в силу с 15.07.2013 г. и составит: $750 за TEU груза; $1500 за FEU/повышенной вместимости 40-футовый эквивалент груза.

MCC Transport вводит сезонные надбавки

Судоходная компания MCC Transport вводит сезонные надбавки (PSS) на перевозку всех сухих импортных грузов в российские порты Восточный и Владивосток, сообщает пресс-служба компании.

Сезонные надбавки будут применяться с 15.07.2013 г. для всех сухих грузов, импортируемых в порт Восточный и порт Владивосток из стран Азиатского региона.

Надбавка составит $50 за все типы контейнеров, следующих направлением порт Восточный, и $70 за контейнеры, перевозимые в порт Владивосток.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Временные ограничения относительно перевозок на 9.07.2013 г.

(по дате объявления с 1.07.2013 г. на 9.07.2013 г.)

Администрация, станция назначения	Груз	Период действия	Грузополучатель	Области отправления	№ распоряжения, дата объявления	Изменения
Казахстан, Акжайык Кзх (661601)	по ЕТСНГ: вагоны-цист. св. (421049)	с 3.07.2013 г. до отмены	ТОО PRO Logistic Kasakstan (8216)	УЗ (22)	ЦД/11 от 2.07.2013 г.	Перевозки в: цистерны (70), цистерны 8-осные (78), собственные
Узбекистан, Ташкент-Товарный Узбк (722400)	по НПП: грузы в контейнерах (42)	с 5.07.2013 г. до отмены	для всех получателей	УЗ (22), СНГ и Балтия	ЦД/13 от 2.07.2013 г.	Перевозки в: все
РФ, "Железные дороги Якутии" ЖДЯ (91), Восточно-Сибирская В.-Сиб. ж/д (92), Дальне-Восточная Д.-Вост. ж/д (96), Забайкальская Заб. ж/д (94), Западно-Сибирская З.-Сиб. ж/д (83), Калининградская Клг (10), Красноярская Крас. ж/д (88), Куйбышевская Кбш (63), ОАО "Золотое Звено" З.-Зв. ж/д (97), Приволжская Прив. ж/д (61), Свердловская Сверд. ж/д (76), Северо-Кавказская С.-Кав. ж/д (51), Юго-Восточная Ю.-Вост. ж/д (58), Южно-Уральская Ю.-Ур. ж/д (80) через Зерновое (эксп.) Ю.-Зап. ж/д (334601)	по ЕТСНГ: вагоны вс (421)	с 9.07.2013 г. до 1.11.2013 г.	для всех получателей	УЗ (22)	ЦЗМ/29 от 5.07.2013 г.	Перевозки в: арендованные, собственные
Азербайджан АЗ (57), Грузия ГР (28)	все грузы	с 9.07.2013 г. до отмены	для всех получателей	УЗ (22), СНГ и Балтия	ЦЗМ-14/1145 от 8.07.2013 г.	Перевозки в: принадлежности Департамента "Армянская ж/д" (58), инвентарного парка

ТОПЛИВО

Цены на светлые нефтепродукты на 5.07.2013 г. (с учетом НДС)

Средний опт, грн./т. Условия поставки: FCA, предоплата

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	нет предложений	11500	12400	9500
Минимальная	—	12450	12700	10830
Средняя	—	12115	12508	9983

Мелкий опт, коп./л. Условия поставки: самовывоз, предоплата

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	8,00	9,05	9,53	8,05
Минимальная	9,60	9,95	10,40	9,20
Средняя	8,92	9,64	9,94	8,53

Розничная торговля в Киеве, коп./л

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	9,20	9,65	10,15	9,15
Минимальная	10,50	10,79	11,50	10,29
Средняя	10,20	10,54	10,91	9,97

По данным центра "Психея"

Изменение средней цены за период 21.06—5.07.2013 г., %

Показатели	А-76	А-92	А-95	ДТ
Средний опт	—	-1,22	-1,20	+1,81
Мелкий опт	+1,13	+0,21	+0,40	+0,71
Розница	0,00	0,00	0,00	0,00

По данным Энергобизнеса

Средние цены 1 л топлива по регионам Украины на 8.07.2013 г., грн.

Область	А-80	А-92	А-95	ДТ
АР Крым	9,68	10,05	10,33	9,70
Винницкая	9,68	10,15	10,34	9,63
Волынская	9,61	10,04	10,29	9,60
Днепропетровская	9,56	9,98	10,24	9,53
Донецкая	9,67	10,19	10,41	9,68
Житомирская	9,70	9,99	10,24	9,56
Закарпатская	9,71	10,10	10,31	9,61
Запорожская	9,69	9,97	10,25	9,57
Ивано-Франковская	9,73	10,15	10,38	9,65
Киев	9,64	10,11	10,34	9,65
Киевская	9,64	10,11	10,34	9,65
Кировоградская	9,61	10,02	10,28	9,58
Луганская	9,61	10,18	10,40	9,67
Львовская	9,74	10,15	10,36	9,63
Николаевская	9,68	10,10	10,28	9,59
Одесская	9,73	10,13	10,34	9,65
Полтавская	9,54	10,02	10,26	9,62
Ривненская	9,58	10,03	10,29	9,58
Сумская	9,47	9,88	10,18	9,51
Тернопольская	9,69	10,14	10,33	9,63
Харьковская	9,54	9,97	10,27	9,59
Херсонская	9,70	10,07	10,31	9,61
Хмельницкая	9,76	10,09	10,35	9,65
Черкасская	9,60	10,00	10,27	9,58
Черниговская	9,52	9,94	10,22	9,52

По данным finmonitor.com.ua

Средняя розничная цена 1 л топлива в странах Европы на 8.07.2013 г.

Страны	Валюта	А-95	А-98	Дизтопливо
Албания	ALL	182,00	195,00	180,00
Андорра	EUR	1,274	1,334	1,142
Австрия	EUR	1,395	1,531	1,341
Беларусь	EUR	0,683	-	0,700
Бельгия	EUR	1,629	1,685	1,457
Босния и Герцеговина	BAM	2,35	2,50	2,35
Болгария	BGL	2,53	2,69	2,59
Хорватия	HRK	10,11	10,43	9,44
Чехия	CZK	36,20	37,80	35,24
Дания	DKK	11,97	12,37	10,69
Эстония	EEK	1,249	1,274	1,240
Финляндия	EUR	1,628	1,681	1,476
Франция	EUR	1,548	1,601	1,350
Грузия	GEL	2,10	2,15	2,10

Страны	Валюта	А-95	А-98	Дизтопливо
Германия	EUR	1,554	1,668	1,412
Греция	EUR	1,653	1,784	1,336
Венгрия	HUF	414,00	-	418,00
Ирландия	EUR	1,549	-	1,479
Италия	EUR	1,742	1,899	1,624
Казахстан	KZT	138,00	160,00	102,00
Косово	EUR	1,20	-	1,19
Латвия	LVL	0,927	0,962	0,877
Литва	LTL	4,55	4,65	4,34
Люксембург	EUR	1,316	1,371	1,198
Македония	MKD	78,50	80,00	67,00
Молдова	MDL	17,64	18,04	16,69
Черногория	EUR	1,380	1,410	1,240
Нидерланды	EUR	1,799	1,864	1,456
Норвегия	NOK	15,16	15,91	13,90
Польша	PLN	5,45	5,71	5,45
Португалия	EUR	1,604	1,720	1,385
Румыния	RON	5,72	6,39	5,78
РФ	RUB	31,69	-	32,90
Сербия	RSD	147,90	-	147,90
Словакия	SKK	1,480	-	1,355
Словения	EUR	1,495	1,519	1,366
Испания	EUR	1,412	1,530	1,340
Швеция	SEK	14,43	14,93	14,33
Швейцария	CHF	1,784	1,840	1,856
Турция	TRY	4,72	4,81	4,23
Украина	UAH	10,75	12,30	9,60
Великобритания	GBP	1,339	1,419	1,386

По данным International Road Transport

Динамика цен на реактивное авиатопливо по состоянию на 5.07.2013 г.

	Удельный вес в цене	Центов/ галлон	$/баррель	$/т	Изменение, %			
					по сравнению с 2000 г., (2000 = 100%)	за неделю	за месяц	за год
Мировая цена	**100%**	**289,7**	**121,7**	**958,8**	**332,6**	**3,6%**	**4,2%**	**2,3%**
Азия и Океания	22%	285,2	119,8	946,2	342,2	1,2%	3,1%	3,5%
Европа и СНГ	28%	293,5	123,3	971,5	332,2	3,4%	3,9%	2,7%
Ближний Восток и Африка	7%	283,6	119,1	939,8	355,7	2,4%	3,8%	3,5%
Северная Америка	39%	289,2	121,5	958,4	322,9	5,2%	5,1%	1,3%
Латинская и Центральная Америка	4%	301,9	126,8	976,2	351,2	5,3%	5,0%	1,5%

По данным IATA

Цены на бункерное топливо по состоянию на 8.07.2013 г.

$/т

Порт	IFO 380		IFO 180		MGO	
	цена	индекс	цена	индекс	цена	индекс
Африка						
Кейптаун			653,0	-2,0	984,0	+9,0
Ричард бэй			640,0	-2,0	1090,0	0,0
Азия и Океания						
Буссан	615,0	+3,0	636,0	+4,0	930,0	+10,0
Каошинг	626,0	+4,0	668,0	+4,0	995,0	0,0
Сингапур	598,0	+7,0	610,5	+5,5	910,0	+17,5
Южная Америка						
Аруба	647,0	0,0	714,0	0,0	96,0	0,0
Рио-де-Жанейро	622,0	0,0	645,5	0,0	940,0	0,0
Сантос	629,0	0,0	650,5	0,0	990,0	0,0
Северная Америка						
Хьюстон	584,0	+2,0	664,5	+0,5	974,0	+9,0
Новый Орлеан	602,0	+6,0	657,5	+5,5	974,0	+13,0
Ближний Восток						
Фуджейра	594,0	+6,5	672,5	+2,5	987,5	+2,5
Северная Европа						
Антверпен	593,0	+5,0	619,0	+4,0	900,0	+5,0
Роттердам	591,0	+4,0	616,0	+3,0	898,5	+1,0
Южная Европа						
Стамбул	630,0	+5,0	657,0	+4,5	970,0	+11,5
Лиссабон	607,0	-1,0	640,0	-1,0	939,0	-3,0
Пирей	610,0	+6,0	642,0	+6,0	936,5	+9,0

По данным Bunkerindex.com

ТАРИФЫ, НАЛОГИ, СБОРЫ

Тарифные ставки на перевозки грузов в контейнерах в составе контейнерного поезда "Зубр" по территории Латвии

На период с 1.07.2013 г. по 31.12.2013 г. устанавливаются тарифные ставки на транзитные перевозки грузов по маршруту Индра—Лугажи (туда или обратно) и на импортно-экспортные перевозки грузов по маршруту Индра—припортовые станции Латвийской ж/д (туда или обратно) в составе контейнерного поезда "Зубр" по территории Латвии:

1. Транзитные перевозки

Категория и тип контейнера	Тарифные ставки, $/конт-км			
	на подвижном составе парка железных дорог		на собственном подвижном составе	
	груженый	порожний	груженый	порожний
Универсальные контейнеры				
20 фут.	0,204	0,101	0,173	0,086
30 фут.	0,306	0,152	0,260	0,129
40 фут.	0,382	0,191	0,325	0,162
45 фут.	0,471	0,242	0,400	0,206
Рефрижераторные контейнеры				
20 фут.	0,242	0,121	0,206	0,103
30 фут.	0,363	0,182	0,309	0,155
40 фут.	0,436	0,218	0,371	0,185
Контейнер-цистерна				
20 фут.	0,254	0,133	0,216	0,113
30 фут.	0,381	0,200	0,324	0,170
40 фут.	0,460	0,230	0,391	0,196

2. Импортно-экспортные перевозки

Категория и тип контейнера	Тарифные ставки, $/конт-км			
	на подвижном составе парка железных дорог		на собственном подвижном составе	
	груженый	порожний	груженый	порожний
2.1. На/со ст. Болдерая экс., Зиемельблазма экс., Мангали экс., Рига-Краста экс., Рига-Пречу				
Универсальные контейнеры				
20 фут.	0,45	0,23	0,39	0,20
30, 40 фут.	0,73	0,37	0,62	0,31
45 фут.	0,87	0,44	0,76	0,38
Рефрижераторные контейнеры				
20 фут.	0,62	0,31	0,54	0,27
30, 40 фут.	1,02	0,51	0,87	0,43
Контейнер-цистерна				
20 фут.	0,62	0,31	0,54	0,27
30, 40 фут.	1,02	0,51	0,87	0,43
2.2. На/со станции Лиепая экс. и Вентспилс экс.				
Универсальные контейнеры				
20 фут.	0,42	0,21	0,36	0,18
30, 40 фут.	0,73	0,37	0,62	0,31
45 фут.	0,87	0,44	0,76	0,38
Рефрижераторные контейнеры				
20 фут.	0,56	0,30	0,47	0,26
30, 40 фут.	1,02	0,51	0,87	0,43
Контейнер-цистерна				
20 фут.	0,56	0,30	0,47	0,26
30, 40 фут.	1,02	0,51	0,87	0,43

3. При перевозке грузов в универсальных контейнерах, длина которых составляет 20 английских футов, и фактической массой брутто более 24 т, к тарифным ставкам в соответствии с п. 1 (транзитные перевозки) применяется коэффициент 1,20.

4. К тарифным ставкам, указанным в п. 1 и п. 2, дополнительно применяются коэффициенты:

— 1,2 — к грузам позиций и субпозиций ГНГ 28045090, 28049, 28054, 32121, 7106—7112, 7115, 7400 (кроме 7401, 7418), 7500 (кроме 7501), 7600 (кроме 7615), 7800, 7900, 8000, 8100 (кроме 81052), 8302, 83079, 8309, 8311, 85481;

— 2,0 — к грузам, относящимся к классам 1 и 7 и подклассам 5.2 и 6.2 в соответствии с правилами перевозок опасных грузов.

5. При расчете платы за перевозку в составе контейнерного поезда виноматериалов (ГНГ 2204) в вагоне-леднике применяются тарифные ставки:

— за транзитные перевозки — $1,20/вагоно-км;

— за импортно-экспортные перевозки — $1,70/вагоно-км.

6. Плата за дополнительные операции:

6.1. Плата за произведенные на передаточной станции ЛДЗ операции, связанные с пересечением границы — $3,70/конт. (для всех категорий и типов контейнеров);

6.2. Плата за услуги, связанные с таможенным оформлением грузов (услуги принципала):

— за транзитные перевозки грузов в контейнерах — $9,15/ конт.;

— за импортно-экспортные перевозки грузов в контейнерах — $7,45/конт.

7. Комиссионное вознаграждение экспедитора (для всех типов контейнеров):

— 20-футовый контейнер с грузом — $18/конт.;

— 30-футовый контейнер с грузом — $20/конт.;

— 40-, 45-футовый контейнер с грузом — $24/ конт.;

— все категории контейнеров порожние — $12/ конт.

Оплата платежей за перевозки производится ООО LDZ CARGO Logistika.

Телеграмма ГАО "Латвияс дзелзцельш" от 13.06.2013 г. № К-4.2.2/46

ТАМОЖНЯ

ВААИД просит Президента ветировать законы о введении утилизационного сбора в Украине

4.07.2013 г. парламент Украины принял законопроекты № 0975 "О внесении изменений в Налоговый кодекс Украины относительно уплаты экологического налога за утилизацию снятых с эксплуатации транспортных средств" и № 0936 "Об утилизации снятых с эксплуатации транспортных средств", внесенные народными депутатами Я. Сухим и В. Крайним. Данными законодательными актами предусматривается уплата экологического налога за утилизацию транспортных средств предприятиями и физлицами, осуществляющими ввоз на таможенную территорию Украины транспортных средств.

Принятие законопроектов вызвало протест со стороны Всеукраинской ассоциации автоимпортеров и дилеров (ВААИД). Гендиректор ВААИД О. Назаренко направил Президенту Украины письмо, в котором говорится, что ассоциация категорически против введения такого налога на утилизацию. От имени ассоциации О. Назаренко попросил наложить вето на эти документы и вернуть их на доработку в ВР. В письме, в частности, отмечается, что предложенный экологический налог за утилизацию транспортных средств и корректирующие коэффициенты не соответствуют сути и названию этого налога, ведь его размер должен быть взаимосвязан с фактическим размером расходов, которые необходимы именно для утилизации транспортных средств. Кроме того, не должно быть разницы в коэффициентах, которые должны применяться к новым автомобилям с разным объемом двигателя, поскольку "цель одна — это обезвреживание компонентов непригодного для использования транспортного средства, а количество компонентов (свинец, кислота, ртуть, технические жидкости) во всех автомобилях практически одинаково". "Если экологический налог за утилизацию предлагается ввести с целью создания барьера для ввоза в Украину импортных транспортных средств, то следует отметить, что Законом Украины уже установлены такие ограничения на ввоз транспортных средств в виде ввозной пошлины и акцизного сбора. Поэтому ВААИД отмечает, что введение экологического налога за утилизацию легковых, грузовых автомобилей и автобусов будет неподъемным для украинских потребителей и исключит приобретение ими транспортных средств. Кроме того, это, безусловно, отразится на потребителях транспортных услуг, ибо повышение стоимости перевозок всегда сказывается на цене товара", — подчеркивает О. Назаренко.

В завершение письма глава ВААИД просит В. Януковича отправить законопроекты об утилизационных сборах на доработку а также создать рабочую группу с целью разработки Концепции и Национальной программы (комплексной системы утилизации не только автомобилей, но и продуктов сервиса, бытовой техники и т.д.).

Справка. *Утилизационный сбор будут взимать при импорте автомобилей. Базовая ставка сбора для легковых автомобилей составит 5,5 тыс. грн., а для грузовых автомобилей, автобусов и спецтехники — 38 тыс. грн. Итоговая сумма утилизационного сбора будет зависеть от специального коэффициента, который будет начисляться в зависимости от объема двигателя, возраста машин, а также их массы (для грузовых автомобтилей).*

Отечественные автопроизводители, имеющие полный цикл производства, смогут проводить утилизацию самостоятельно. Сбор, уплаченный ими, будет направляться на специальный банковский счет, с которого можно будет финансировать организацию утилизационных мощностей. Планируются поступления в бюджет на уровне 2—2,5 млрд грн.

Народный депутат Украины, член Комитета по вопросам налоговой и таможенной политики И. Рыбаков прогнозирует, что принятие законов об утилизационном сборе повлечет за собой подорожание автомобилей иностранного производства на $1,5—5 тыс. Введение указанных законов приведет к ухудшению отношений с Евросоюзом в преддверии подписания договора об ассоциации.

Примечание. *Введение с сентябре 2012 г. в России утилизационного сбора вызвало резкий протест со стороны Евросоюза. В ВТО заявили, что введение данного сбора создает дискриминационные условия для импортеров.*

Автомобили стандарта Евро-5 в Украине предлагают освободить от импортных пошлин

В парламенте зарегистрирован законопроект, предусматривающий введение нулевой пошлины на импорт в Украину автотранспортных средств стандарта Евро-5. Автор проекта — депутат от Партии регионов А. Момот.

Цель законопроекта — создание для украинских перевозчиков возможности срочного обновления подвижного состава транспортными средствами, соответствующими техническим и экологическим требованиям ЕС.

В пояснительной записке к проекту отмечается, что по состоянию на 1.01.2013 г. в Украине для международных перевозок грузов используется более 35 тыс. автотранспортных средств, из которых лишь 15% соответствуют стандартам Евро-4 и Евро-5. При этом в срочной замене нуждаются более 15 тыс. автомобилей (стандартов Евро-0, Евро-1, Евро-2). Для сравнения: в Литве стандартам Евро-4 и Евро-5 соответствует 48% транспортных средств, а в Польше — 49%, сообщает *maanimo.com.*

Миндоходов обеспечит импорт в Украину лишь топлива уровня Евро-4 и Евро-5

В Украине действуют новые техусловия, по которым в Украину можно ввозить, производить и продавать нефтепродукты только по стандартам Евро-4 и Евро-5. 1.07.2013 г. закончилось действие ДСТУ 4063-2001 "Бензины автомобильные. Технические условия" и ДСТУ 3868-99 "Топливо дизельное. Технические условия". Т.о., в настоящее время в Украине действуют только ДСТУ 4839:2007 "Бензины автомобильные повышенного качества" и ДСТУ 4840:2007 "Топливо дизельное повышенного качества" (во многом соответствуют требованиям EN228 и EN590). Как следствие, большой объем нефтепродуктов (в частности, бензин А-76/80), поставляемый в Украину, автоматически оказался вне закона.

Комментарий. *Будет ли из-за границы поступать топливо более низкого качества, зависит в значительной мере от Министерства доходов и сборов, считает эксперт по вопросам топливно-энергетического комплекса Алексей Чернявский.*

По словам президента Киевского международного энергетического клуба (Q-Club) Александра Тодийчука, топливо стандарта Евро-2 и Евро-3 импортировалось преимущественно из России и Казахстана. "Возможность сбыта низкокачественного горючего в Украине всегда дополнительно стимулировала импорт подержанной техники, не особенно востребованной в других странах", — добавил при этом эксперт. По мнению А. Тодийчука, усиление госконтроля за качеством нефтепродуктов как на границе, так и внутри Украины может способствовать детенизации рынка горючего и, соответственно, росту доходов бюджета.

Примечание. *Премьер-министр Н. Азаров поручил Министерству доходов и сборов усилить контроль за качеством импортных нефтепродуктов. Согласно действующему законодательству, проверкой топлива на АЗС должна заниматься Госпотребинспекция.*

Более 4 млрд грн. налоговых и таможенных платежей поступило в сводный бюджет Украины от Луганщины

Об этом на расширенной коллегии, которая впервые прошла с участием сотрудников Луганской таможни Миндоходов, заявил начальник Главного управления Миндоходов в Луганской области Александр Антипов, сообщает пресс-служба Главного управления Миндоходов в Луганской области.

Характеризуя ситуацию с наполнением бюджета, он, в частности, отметил: "В этом году в сводный бюджет Украины от Луганщины поступило более 4 млрд грн. налоговых и таможенных платежей. Это на 60 млн грн., или 10% больше, чем за 6 месяцев 2012 г.".

Руководитель Главного управления Миндоходов региона подчеркнул, что эти показатели обеспечены не за счет усиления фискального давления на бизнес, а, в первую очередь, благодаря развитию электронных сервисов, повышению уровня обслуживания плательщиков, упрощению ведения бизнеса, интеграции налоговой и таможенной служб, в результате которой создана рискоориентированная система, направленная на предупреждение уклонения от уплаты налогов.

Александр Антипов также отметил, что в результате объединения налогового и таможенного аудита у специалистов Миндоходов появилась уникальная возможность контролировать фактическое движение товаров от границы до конечного покупателя, выявлять, на каком участке происходит минимизация налогов, и своевременно пресекать эти факты.

По словам Александра Антипова, в сфере администрирования таможенных платежей упор сделан на усиление аналитической составляющей на основе принятого в прошлом году Таможенного кодекса, на минимизацию человеческого фактора. "Внедряются такие инновационные инструменты, как постаудит, электронное декларирование, упрощаются таможенные процедуры, уменьшается время на оформление товаров и одновременно повышается эффективность таможенного контроля", — сообщил А. Антипов.

На Луганщине около миллиона легковых автомобилей пересекли границу с РФ

В январе—июне т.г. из 6 международных и 3 межгосударственных пунктов пропуска автосообщения, расположенных в зоне Луганской таможни Миндоходов, наибольшей популярностью пользовались таможенные посты Изварино—Донецк — его пересекли более 190 тыс. автомобилей, Червонопартизанск—Гуково — почти 137 тыс. и Должанский—Новошахтинск — 128 тыс. По словам специалистов Луганской таможни Миндоходов, в последнее время наблюдается тенденция увеличения транспортного потока. Например, если в январе 2013 г. таможню пересекли 85 тыс. легковых транспортных средств, то уже в июне — более 140 тыс. При этом на контрольные процедуры транспортных средств и пассажиров сотрудники Луганской таможни Миндоходов тратят в среднем 2 мин.

Справка. *Граждане могут ввозить через автомобильные пункты пропуска через госграницу Украины товары общей стоимостью до EUR500 и весом не более 50 кг, не указывая их при этом в декларации. Личные вещи пассажиров не облагаются налогом, если о них устно или письменно информируют орган Миндоходов.*

На таможне сняли ограничения по перемещению товаров

С 1.07.2013 г. во всех пунктах пропуска через госграницу субъектам ВЭД разрешено ввозить на территорию Украины, вывозить за ее пределы, а также перемещать транзитом продукты переработки сельскохозяйственной деятельности 1—24 групп (кроме подакцизных товаров), транспортные средства, шасси и кузова к ним, а также одежду и другие изделия, бывшие в употреблении, сообщает пресс-служба Главного управления Миндоходов в Луганской области.

Специалисты Миндоходов напоминают, что постановлением КМУ от 29.05.2013 г. № 390 также определены пункты пропуска, через которые разрешено перемещать подакцизные товары — спирт, алкогольные напитки, табачные изделия.

В зоне деятельности Луганской таможни Миндоходов это пункты пропуска для автомобильного сообщения Должанский, железнодорожного — Красная Могила.

Киевская таможня начала по-новому оформлять импорт

Киевская межрегиональная таможня Министерства доходов и сборов начала осуществлять таможенное оформление импортируемых в Украину товаров без их физического предъявления таможне назначения. Т.е. сразу после пересечения таможенной границы товар выпускается в заявленный предпринимателем таможенный режим.

Миндоходов разработано соответствующее программное обеспечение и проведен по таможенной системе пилотный проект, который подтвердил готовность таможни к выполнению таких процедур, сообщает пресс-служба министерства.

Т.о. киевские работники Миндоходов дистанционно выпустили в свободное обращение первые 8 партий товара, которые пересекли таможенную границу Украины и находились в пунктах пропуска в Волынской и Черниговской областях. Без доставки в таможню товар с границы поехал в место назначения, определенное предприятием.

В Миндоходов отмечают, что применение такой процедуры декларирования товаров значительно экономит импортерам время, средства и позволяет минимизировать непосредственный контакт с таможенниками.

Для осуществления таможенного оформления по такой процедуре предпринимателю еще до фактического

ввоза товара в Украину нужно направить в таможню назначения предварительную таможенную декларацию, что и будет основанием для выпуска товара под таможенный режим после пересечения им границы, отметили в ведомстве.

Согласно положениям Таможенного кодекса Украины, при условии соблюдения мер тарифного и нетарифного регулирования по такой схеме могут оформляться все товары (кроме подакцизных), по которым отсутствуют риски.

Применение электронного декларирования — шаг к упрощению таможенного оформления грузов

Применение электронного декларирования товаров в соответствии с законами Украины "Об электронных документах и электронном документообороте" и "Об электронной цифровой подписи", а также Концепции создания многофункциональной комплексной системы "Электронная таможня" базируется на использовании электронных документов, в том числе ТД, заверенных электронными цифровыми подписями, без представления бумажных экземпляров документов.

Согласно ст. 257 ТК Украины таможенная декларация и другие документы, представление которых в таможенные органы предусмотрено настоящим Кодексом, оформленные на бумажном носителе и в виде электронных документов, имеют одинаковую юридическую силу.

Декларирование товаров с представлением в таможенный орган электронной таможенной декларации доступно всем предприятиям, которые находятся на учете в таможенных органах и должностные лица которых имеют средства электронной цифровой подписи.

При этом ГУ Миндоходов в Харьковской области напоминает участникам внешнеэкономических отношений, что электронное декларирование возможно только при условии получения электронных цифровых подписей. Для их получения следует обращаться в региональные представительства Аккредитованного центра сертификации ключей Министерства доходов и сборов Украины.

О готовности к предварительному информированию на море

Внедрение информационных технологий является одним из ключевых звеньев Концепции таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к госгранице РФ. Кроме электронного декларирования, удаленного выпуска, повсеместное применение находит технология предварительного информирования (ПИ), основанная на предоставлении информации о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза, до их фактического прибытия, сообщает пресс-служба СЗТУ.

Введение обязательного предварительного информирования на морском транспорте планируется осуществить в 2014—2015 гг. Благодаря данной технологии таможня получает возможность заблаговременно получать полную информацию о перевозимых партиях товара и принимать предварительные решения по организации таможенного контроля (выдавать разрешение на выход или разгрузку судна без посещения судна таможенным нарядом и т.д.), а также выполнять некоторые таможенные операции до прихода судна, использовать полученные электронные документы для формирования пакета отчетов и деклараций при приходе/отходе судна.

В настоящее время в программные средства, используемые для совершения таможенных операций и таможенного контроля в морском пункте пропуска, были внесены изменения, которые позволяют принимать информацию в электронном виде через портал электронного представления сведений ФТС России.

Данные меры позволили уже с апреля 2013 г. осуществлять информационное взаимодействие в части представления в таможенный орган предварительной информации через портал ФТС России. Так, в период с апреля месяца и по настоящее время на таможенном посту Морской порт Выборг совершены таможенные операции и осуществлен таможенный контроль в отношении 8 судов торгового мореплавания с товарами, ввозимыми на таможенную территорию Таможенного союза.

В 100% случаев судовыми агентами на таможенный пост представлялась предварительная информация с использованием портала электронного представления сведений ФТС России.

За незаконный провоз денежных средств через границу РФ предусмотрена уголовная ответственность

30.06.2013 г. в России вступил в силу Федеральный закон от 28.06.2013 г. № 134-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части противодействия незаконным финансовым операциям". Уголовный кодекс РФ дополнен ст. 2001 "Контрабанда наличных денежных средств и (или) денежных инструментов". Статья предусматривает уголовную ответственность за незаконное перемещение через таможенную границу наличных денежных средств и денежных инструментов в крупном или в особо крупном размерах.

Крупным размером признается сумма, превышающая 2-кратный размер суммы наличных денежных средств и (или) стоимости дорожных чеков, разрешенных таможенным законодательством Таможенного союза к перемещению без письменного декларирования.

Особо крупным размером считается сумма, превышающая 5-кратный размер разрешенной к перемещению суммы без письменного декларирования.

При расчете размера незаконно перемещаемой суммы наличных денежных средств и (или) стоимости денежных инструментов из всей перемещаемой суммы подлежит исключению та ее часть, которая таможенным законодательством Таможенного союза разрешена к перемещению без декларирования или была задекларирована.

Справка. *Согласно Договору о порядке перемещения физлицами наличных денежных средств и (или) денежных инструментов через таможенную границу Таможенного союза без письменного декларирования разрешен единовременный ввоз или вывоз средств на общую сумму, равную либо не превышающую в эквиваленте $10 тыс. Большая сумма подлежит таможенному декларированию.*

За совершение преступления предусмотрено наказание в виде штрафа, в 15 раз превышающего перевозимую сумму, а также ограничение свободы на срок до 4 лет, либо принудительных работ на срок до 4 лет.

Указанную информацию необходимо учитывать гражданам при планировании въезда в РФ или выезда из нее, за исключением случаев перемещения через границу с государствами-членами Таможенного союза (Беларусь, Казахстан).

XII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ФОРУМ – 2013

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ВЫСТАВКИ И КОНФЕРЕНЦИИ

МЕТАЛЛО-ОБРАБОТКА
МЕТАЛЛООБРАБАТЫВАЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ, ОБОРУДОВАНИЕ

УКРПЛАСТ ТЕХ
ОБОРУДОВАНИЕ И ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА И ПЕРЕРАБОТКИ ПЛАСТМАСС

ГИДРАВЛИКА ПНЕВМАТИКА

УКРПРОМ АВТОМАТИЗАЦИЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ АВТОМАТИЗАЦИЯ

ОБРАЗЦЫ, СТАНДАРТЫ, ЭТАЛОНЫ, ПРИБОРЫ
КОНТРОЛЬНО-ИЗМЕРИТЕЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ, ЛАБОРАТОРНОЕ И ИСПЫТАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, МЕТРОЛОГИЯ, СЕРТИФИКАЦИЯ

БЕЗОПАСНОСТЬ ПРОИЗВОДСТВА
СРЕДСТВА ЗАЩИТЫ, БЕЗОПАСНОСТЬ РАБОЧЕЙ ЗОНЫ

УКРМАШ ТЕХ
ПРОМЫШЛЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, ОБОРУДОВАНИЕ

УКРВТОР ТЕХ
КОМИСИОННАЯ ТЕХНИКА, ОБОРУДОВАНИЕ

ПОДШИПНИКИ

УКРСВАРКА
ТЕХНОЛОГИИ, ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ

ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ СКЛАДСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

СУБКОНТРАКТЫ
РАЗМЕЩЕНИЕ ЗАКАЗОВ ПО КООПЕРАЦИИ

Генеральные информационные партнеры:

Технический партнер:

RentMedia

ufi Approved Event

ОРГАНИЗАТОР
Международный выставочный центр
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:
Государственного агентства Украины по управлению государственными корпоративными правами и имуществом Украинской Национальной Компании "Укрстанкоинструмент"

19–22 НОЯБРЯ 2013 г.

+38 044 201-11-65, 201-11-56, 201-11-58
e-mail: lilia@iec-expo.com.ua
www.iec-expo.com.ua
www.tech-expo.com.ua

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР
Украина, Киев, Броварской пр-т, 15
Ⓜ "Левобережная"

"День международного экспедитора 2013": актуализация задач

Форум "День международного экспедитора", вновь собравший в Одессе внушительный кворум участников, стал, пожалуй, одним из наиболее репрезентативных по конкретизации задач и обозначению решений в сфере организации международных перевозок грузов. Отсюда — значение его рекомендаций, отвечающих магистральным направлениям совершенствования международной транспортной политики. Ее успешность, как показало обсуждение, во многом зависит от инициативного бизнеса, консолидированного, в т.ч., в рамках международных профильных институций, чье мнение авторитетно на всех уровнях меж- и внутригосударственного диалога. Не случайно лейтмотивом состоявшегося события прозвучало заявление одного из ключевых спикеров, генерального директора Европейской ассоциации экспедирования, логистики и таможенных услуг (CLECAT) Николетт Ван дер Ягт (Бельгия): "Государственный институт и торговый бизнес должны взаимодействовать в режиме сотрудничества, что будет выгодно обеим сторонам". Этот лозунг, актуальный для мирового транспортного сообщества, особенно значим сегодня для украинских его участников.

Идеология информатизации: интеграция "сверху" и "снизу"

Как указала в своем выступлении г-жа Ван дер Ягт, тенденции глобализации торговли, с одной стороны, и складывающаяся в мире картина развития транспортной политики, с другой, диктуют необходимость усиления диалога между ключевыми участниками перевозочного процесса. В круг таких участников спикер включила морских и сухопутных перевозчиков, а также представителей экспедиторского корпуса. "Если ранее основной тенденцией глобализации было выстраивание определенных, превалирующих в системе мировых перевозок, направлений поставок грузов, то сегодня картина иная, — пояснила докладчик. — Если процедурная часть процессов перевозок остается, практически, без изменений, то объемный фактор показывает экспоненциальный рост, сопровождающийся стремительным усложнением цепочек поставки". Соответственно, на первый план выдвигается задача совершенствования сферы регулирования процессов перевозок во всех составляющих (экспорт, импорт, транзит). Особо актуальными становятся и сопутствующие задачи: обеспечение прозрачности налогового регулирования (включая возврат НДС и пресечение мошенничества в данной сфере); повышение надежности и безопасности перевозок (в т.ч. в сфере международного морского судоходства); совершенствование правил европейского таможенного законодательства в отношении декларирования грузов; обеспечение эффективного карантинного контроля (прежде всего, фитосанитарного и ветеринарного); усиление защиты и охраны окружающей среды (в т.ч. в части контроля перевозок потенциально опасных (токсичных) грузов). Фактически, комплекс этих задач ставится как внутренне противоречивый, указала представитель CLECAT: с одной стороны, транспортный рынок стремится к обеспечению "бесшовных поставок", что требует минимизации барьеров, с другой — усложняются процессы администрирования в сфере грузоперевозок, что сказывается "увеличением административного давления". Решить задачу при таких исходных данных можно только за счет повышения уровня "интеллектуальности" транспортного процесса во всех его ипостасях — регулирования, профильной деятельности, сервисного сопровождения. Яркими примерами подобной "интеллектуальности" транспортного рынка являются контейнеризация и мультимодальность, внедрение информационных технологий в сферу организации и регулирования процессов перевозок. "Цена вопроса весьма велика — по подсчетам экспертов, объемы расходов, обслуживающих мировую торговлю, достигают сегодня 15% от стоимости импортируемых товаров. Очевидно, что оптимизация этих расходов — задача актуальная, тем более, что 1% улучшения в данной сфере — это миллиарды долларов. С другой стороны, цена отсрочки выгрузки груза на сутки в мировом масштабе — это снижение объемов мировой торговли более чем на 1%", — подчеркнула генеральный директор CLECAT. В практический плоскости задача решается за счет внедрения современных информационных (безбумажных, электронных) технологий, роль которых в перевозочном процессе уже достаточно заметна — по оценке, приведенной в ходе форума, затраты на информатизацию сегодня составляют порядка 6% совокупного объема со-

путствующих издержек в системе мировой торговли (для сравнения: удельный вес издержек на обеспечение безопасности перевозок — около 3%).

Не случайно обсуждение перспектив внедрения информационных технологий стало лейтмотивом состоявшегося обсуждения. Как подчеркнула Н. Ван дер Ягт, данный инструментарий обеспечивает комплексное улучшение в глобальной системе перевозок. Характеристиками такого улучшения спикер обозначила: формализацию представления данных как основу для облегчения ведения документооборота; централизацию баз данных (базовый фактор организации работ в режиме "единого окна"); оптимальный пользовательский интерфейс (однократное введение данных, возможность повторного их использования, быстрая корректировка); возможность многоуровневой (и многоцелевой) аналитической обработки данных (в т.ч. в интересах внедрения института уполномоченных экономических операторов (УЭО) в рамках международной транспортной деятельности). Комплексный характер задачи информатизации обуславливает различные подходы к ее решению, демонстрируемые сегодня инициативными участниками глобального транспортного рынка. Характерно, что мировые транспортные институции с широким опытом наработки нормативных и технологических решений в сфере организации международных перевозок (ЕЭК ООН, FIATA, CLECAT) склоняются к поиску интегральных решений, ориентированных на весь охватываемый ими транспортный рынок. Такой подход, являющийся, по сути, концепцией выстраивания информационной системы "сверху вниз", имеет множество преимуществ — целостный характер, логичность и непротиворечивость внутренних связей, высокий уровень унификации. Однако имеются и серьезные минусы: на глобальном уровне трудно ожидать быстрого достижения практических результатов; затруднены процессы координации работ на местах. Все это в определенной мере подтвердил представитель ЕЭК ООН, региональный советник Комиссии Марио Апостолов (Швейцария), сообщивший, что сегодняшний подход ЕС к снятию барьеров на пути транспортных потоков состоит в отказе от идеи "физической" границы в пользу "виртуальной", что подразумевает охват процедурами контроля всей цепи поставок товара. "Как известно, сегодня основной контроль товаров по-прежнему сосредоточен на физической границе. Отступление от этого подхода, единственное на сегодня реально имеющееся — возможность аудита после таможенной очистки. Новая парадигма ЕС ломает этот подход — предусматривает отказ от примата физической границы путем перехода к предварительному информированию и оценке рисков", — пояснил М. Апостолов. По мнению ЕЭК ООН, на данную технологическую схему возможно перевести большую часть грузовой базы: основной грузопоток пойдет по "зеленому" коридору (с единичными выборками партий для контроля на границе); меньшая часть (группа с изначально высокими рисками) будет проходить госграницу с проведением контроля. "При этом постаудит сохранится для обеих составляющих", — подчеркнул М. Апостолов. Очевидно, что подобная схема ускорит продвижение товаров через границу, однако не факт, что барьеры не окажутся передвинутыми на иные участки (внутренние). О такой возможности спикер предупредил, указав, что означен-

ное упрощение будет работать только при условии полноценного внедрения института УЭО, а это процесс длительный и многоуровневый (в т.ч. внутри- и межгосударственный). Именно в этом пункте предлагаемый способ оптимизации "сверху" (на глобальном уровне — в рамках ЕС, ВТО, а также "третьих" стран) чреват большими трудностями реализации. "Конкретная степень упрощения, связанная с работой через УЭО, сегодня не выписана ни в рамках ЕС, ни в рамках ВТО", — признал М. Апостолов. Еще большие лакуны имеются на стыке ЕС с "третьими" странами, поскольку далеко не завершены процессы сближения регулятивных требований с обеих сторон. Причем, как следует из проекта ЕЭК ООН, планка сближения предлагается весьма высокой — достаточно сказать, что, согласно заявленной концепции, в качестве организатора перевозок Европа намерена рассматривать категорию "экспедитор либо 3PL оператор". Этот тезис впрямую апеллирует к уровню развития экспедиторского рынка пространства 1520, еще далекому от современных стандартов.

По мнению экспертов транспортного рынка, на сегодня железнодорожные экспедиторы СНГ проигрывают конкурентную борьбу западным компаниям даже на "собственном поле". Причин тому целый комплекс: отсутствие достаточной капитализации бизнеса и невозможность доступа к внешним финансовым ресурсам; недостаточная развитость логистической инфраструктуры (включая центры распределения и поддержку цепей поставок); отставание в техническом оснащении и уровне кадрового ресурса. Ярким примером является экспедиторский рынок РФ, где сегодня до 40% оборота транспортных услуг приходится на компании-нерезиденты. На этом фоне немаловажным ухудшающим фактором является отсутствие в постсоветских государствах полноценной нормативной базы, регламентирующей деятельность экспедиторского рынка (прежде всего, в сфере железнодорожных перевозок). При этом интересы экспедиторов, как правило, пребывают вне фокуса лоббистской поддержки и не входят в состав приоритетов госрегулирования и законотворчества (качество которого, исходя из профессиональной специфики экспедиторского бизнеса, должно быть "выше среднего"). Дополнительные трудности создает также вступление в ВТО, открывающее границы для западных компаний. В этих условиях экспедиторам особенно необходима господдержка в виде шагов, защищающих отечественный рынок, однако подобные инициативы в странах-представителях "Пространства 1520" пока не просматриваются.

Характерно, что проблемы "третьих стран" ЕС усматривает в ином, а именно — в непрозрачности процедур и порождаемой этими процедурами информации, что естественно диктуется интересами, прежде всего, защиты собственного рынка. Соответственно этому CLECAT определила иерархию наиболее проблемных зон внешней торговли "третьих стран". Несмотря на то, что базой для анализа послужили рынки ЮВА и Индии, сделанные выводы вполне экстраполируются на Украину. Так, наиболее проблемными (по степени возрастания) признаны: сфера платежей и штрафов; технический и санитарный контроль; тарифообразование; сфера инспектирования и выпуска товаров; таможенная оценка. "На сегодня система таможенного контроля в "третьих странах" строится таким образом, что завышается таможенная стоимость и занижаются возможности контроля этой информации", — констатировала г-жа Ван дер Ягт. — Преодолеть эти недостатки возможно путем формализации и интеграции информации на базе информатизации соответствующих процедур. Полученная система далее может быть естественно трансформирована в более высокоуровневую, позволяющую осуществлять контроль путем анализа накопленных данных. Таким образом будет достигнута предельная прозрачность процедур на фоне их минимизации". Такая постановка задачи, изначально всеохватная по всей цепочке поставок, может потребовать неопределенное время на реализацию. Достаточно сказать, что лежащая в данном русле инициатива FIATA по переводу документов в электронный формат стартовала совсем недавно — не далее как 17 марта т.г. Расширенный совет FIATA утвердил решение о разработке пилотной программы. Ее цель определена пока крайне осторожно — наработка базы для оптимизации логистических решений в рамках концепции "бесшовных поставок" и в интересах торговли и экспедиторского бизнеса. Как сообщил президент FIATA Стенли Лима (Сингапур), реализуемый план предусматривает, в качестве результата, очерчивание базы электронных решений для документов FIATA. При этом останется открытым вопрос выбора технический платформы для электронных форматов, поскольку у отдельных членов ассоциации может быть свое видение таких решений. Соответственно, под вопросом остается глубина интеграции данных, степень их унификации, отсюда — неопределенность в вопросах защиты и открытости системы для новых пользователей. Очевидно, осознавая ключевую важность подобных аргументов, FIATA декларирует крайне взвешенный подход к решению задачи, еще более отодвигающий на перспективу достижение конкретных результатов. "Приоритет FIATA — быть надежным поставщиком услуг, обеспечить прозрачность процедур и доступность для всех пользователей, — пояснил С. Лим. — Основа нашей работы — сотрудничество, позволяющее избежать распространения различных и, возможно, несовместимых решений, которые могут, в конечном счете, поставить под угрозу само существование института документов FIATA".

Однако не только на глобальном уровне принцип "информатизации сверху" чреват проблемами. Определенными предупреждениями для молодых экспедиторских рынков могут служить выводы CLECAT относительно негативных последствий непродуманных решений, затрагивающих определенные, но существенные функционалы транспортной деятельности. Такими, по признанию Н. Ван дер Ягт, на сегодня выглядят решения, принятые в рамках ВТО относительно рамочных стандартов безопасности. "Внедренная на сегодня система безопасности базируется на таких эффективных решениях, как предварительное электронное информирование о грузах, риск-анализ (как фактор контроля), исходящий досмотр в интересах безопасности. Все это работает на принципах сотрудничества между таможнями, а также между таможнями и бизнесом. Однако бизнес в данной схеме ощущает, прежде всего, давление, и только затем — выгоду для себя. В связи с этим возникает вопрос о цене безопасности для торгового бизнеса", — отметила директор CLECAT. Существуют упущения и технологического характера, достаточно весомые, чтобы поставить под угрозу полноценную работу транспортного рынка. Так, система сбора информации для анализа рисков является потенциально вторгающейся в сферу коммерческой

конфиденциальности. "Экспедиторы готовы взять на себя свою долю ответственности за информацию, необходимую для властей, однако они не обязаны делиться коммерчески чувствительной информацией с потенциальными конкурентами", — заявила Н. Ван дер Ягт. В связи с этим особую важность приобретает вопрос сбора информации во всех его аспектах: достоверность и полнота источников; иерархия доступа; надежность хранения. В то же время, до сих пор в рамках законодательства ЕС не определены до конца термины, существенные с т.зр. предварительного информирования. "Нет точного толкования, кто должен являться носителем таких данных; нет определения хранилища. Более того — нет четкого понятия "грузоотправитель" и "грузополучатель" в цепочке поставок. Все это порождает путаницу и конфликты в плане получения данных для анализа рисков безопасности. Позиция CLECAT по данному вопросу принципиальна: ни одна из сторон в цепочке поставок не должна быть обязанной предоставлять данные помимо таких, к которым она имеет доступ в силу нормальной хозяйственной деятельности", — подчеркнула спикер. Подобные нестыковки могут приобрести еще более принципиальный характер в экономических условиях "третьих стран" и Украины в частности.

Очевидно, не без стремления избежать подобных коллизий транспортное сообщество Украины предложило свой подход к построению процессов информатизации — "снизу", через локальные, однако функционально полноценные технологические решения. Как рассказал начальник службы логистики и коммерческой работы ГП "ОМТП" Вячеслав Вороной, проект "Единое окно — локальное решение" подразумевает информационную интеграцию участников транспортного и грузового процессов в пределах порта, при этом конкретная реализация сужена до единственного вида пропускаемого груза — контейнерного. "Было учтено, что прибытие импортного груженого контейнера на судне и его убытие автотранспортом — самая актуальная для порта составляющая транспортного процесса, занимающая, кроме того, более всего времени и требующая вовлечения наибольшего числа участников. Поэтому эта тема и была выбрана пилотной для оптимизации технологии оформления", — пояснил В. Вороной. Как сообщил спикер, в ходе предварительного анализа процесса оформления было выяснено, что матрица технологических цепочек, реализуемых в рамках порта для данного грузопотока, включает более 0,5 тыс. звеньев — следовательно, нуждается в серьезной оптимизации. Попутно решались и иные актуальные задачи, причем существенные не только для Одесского порта, но и отрасли в целом. "Система документооборота, работающая сегодня в 90% портов Украины, безнадежно морально устарела, она создает почву для коррупции, увеличивает время прохождения процедур и удорожает перевозку. Имеющиеся процедуры громоздкие и негибкие, что особенно сказывается при необходимости корректировок данных. Отсутствует и возможность пошаговой регистрации времени прохождения процедур через контролирующие органы, что порождает жалобы участников рынка на отсутствие возможности контроля", — отметил В. Вороной.

Концепция единого информационного портового сообщества, реализуемая в Одесском порту, предусматривает коренное изменение структуры информационных обменов — повышение упорядоченности, снижение избыточности, ликвидацию дублирования информационных потоков. "Цель — отказ от бумажного документооборота, минимизация временных затрат, оптимизация технологических процессов, предоставление в оперативном режиме корректной, легитимной и технологически полной информации", — подчеркнул докладчик. На сегодня в систему, работающую в тестовом режиме, включены таможенная и пограничная службы, прочие уполномоченные контролирующие инстанции, имеющие отношение к оформлению прихода судов, а также администрация порта, стивидорные компании, морские агенты, экспедиторы. Следующий шаг, принципиально новый — обеспечение информационного взаимодействия с "Укрзалізницею", что создаст новую процедурную ветку в системе безбумажных техноло-

гий — выпуск контейнера на железную дорогу. Несмотря на то, что система "Электронный наряд" была внедрена в порту совсем недавно, в текущем году, на сегодня 100% нарядов оформляется в электронном виде. Правда, параллельно существует и бумажное оформление, что обусловлено неготовностью договорной базы. "Полному переходу на электронное оформление препятствует отсутствие договоров с линейными агентами на подключение к системе, что позволило бы им визировать наряды в электронном виде. Однако текст договора уже согласован с Ассоциацией контейнерных линий, и мы рассчитываем на его скорое подписание", — отметил В. Вороной. Это позволит полностью уйти от бумажных нарядов к осени т.г.

С 20 мая в порту заработало электронное оформление выпуска контейнера с территории пункта пропуска. Взамен бумажного транспортного документа, т.н. "расходного ордера" с визами на выпуск контейнера, заработала система выдачи электронного разрешения (электронный наряд, электронный пропуск для автомобиля, автоматически считываемое разрешение с уникальным ключом). Это повысило уровень безопасности и снизило временные затраты процесса перевозки. На сегодня к данной системе подключено свыше 0,35 тыс. экспедиторских компаний, обеспечивающих, в совокупности, свыше 99% объема контейнеропотока через порт. Между тем, проект стартовал совсем недавно — с мая 2012 г., когда было подписано соглашение между ГТСУ и ОМТП. Участником проекта стала организация "ПЛАСКЕ", присоединившаяся в качестве генерального партнера и взявшая на себя, в частности, задачу приведения электронных форматов в соответствие с международными стандартами. Этот же участник стал первым экспедитором, испытавшим в порту обновленную (безбумажную) технологию оформления груза (8.10.2010 г.). Вкладом "ПЛАСКЕ" стало и учреждение центра услуг "ППЛ

33—35" ("Планирование портовой логистики в соответствии с рекомендациями ООН (СЕФАКТ) 33—35 по упрощению торговли и созданию единых окон"). На сегодня, по состоянию на 1 половину года, по новой технологии в порту оформлено свыше 25,1 тыс. контейнеров. "Это весомый результат, которым можно гордиться, — отметил, комментируя продвижение проекта, вице-президент FIATA, вице-президент организации "ПЛАСКЕ" Иван Липтуга. — Важно, что итогом этой работы стала поддержка проекта госорганами и одобрение идеи создания единого информационного портового сообщества". Очевидно, путь пошаговой наработки решений в сочетании с "инициативами снизу" заинтересованного бизнеса оказался наиболее плодотворным для Украины — как известно, 21.05.2013 г. КМУ официально признал проект создания информационного портового сообщества.

Как показывает практика "третьих стран" в лице СНГ, именно бизнес оказывается локомотивом движения вперед, в т.ч. по пути наработки интеграционных решений в международных масштабах. Яркий пример — создание летом 2012 г. Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЕСТЭЛО) — структуры, определившей в качестве одной из основных задач создание единых норм и стандартов экспедиторских услуг как платформы для повышения их качества. Еще один шаг в международной консолидации экспедиторского сообщества — свидетельство необходимости общественного влияния на решение накопившихся в отрасли проблем.

В поддержку концепции "решений снизу" прозвучала информация белорусской стороны — от имени РУП "Белтаможсервис", внедрившего практику электронного предварительного информирования (ЭПИ) в систему ввоза и транзита грузов. Как сообщила заместитель директора предприятия Алла Недосекина, суть процедуры — заблаговременное, до прибытия транспортного средства в РПТО (региональный пункт таможенного оформления), информирование таможенных органов о перевозимой грузовой партии и транспортном средстве. После прохождения контроля груза в РПТО и обработки данных в системе управления рисками формируется электронное разрешение на таможенный транзит. Данная система — вариант оптимизации времени прохождения таможенных процедур (значительное, на 50—75%, сокращение времени таможенного оформления и контроля в пункте пропуска). Как сообщила докладчик, достигнуто и удешевление услуги формирования электронных таможенных документов (на 10% в сравнении с процедурой, выполняемой на границе). Ключевым является еще одно преимущество — сведение к минимуму субъективного фактора при принятии решения о разрешении таможенного транзита, выдаваемого в пункте ввоза. Как сообщила А. Недосекина, с примененением ЭПИ оформляется на сегодня 82% общего объема таможенных разрешений. Характерно, что в сообщении с Украиной данный показатель ниже — порядка 60%. Возможно, в последнем случае сказывается тот факт, что груз является транзитным и для Украины.

В целом, идея предварительного информирования приближает Беларусь к стандартам ЕС. "Предварительная информация позволяет оценить целый ряд важных вопросов, касающихся безопасности: какая именно партия в цепочке поставки нуждается в проверке; насколько надежен источник данных и требуется ли их перепроверка; каков уровень риска для трейдера; возможен ли "зеленый коридор" для пропуска груза", — отметила Н. Ван дер Ягт. В Европе, использующей предварительное информирование с 2011 г., накопленный опыт способствовал становлению института УЭО, правда, для этого потребовалось решить проблему взаимного признания УЭО в рамках ЕС. Эта же задача сегодня выдвигается на передний план межгосударственных торговых отношений в рамках ЕС—Украина, ЕС—СНГ (ТС). Между тем, наша страна все еще не определилась с внутренним статусом этой категории участников ВЭД, что свидетельствует об очередном отставании государства в принятии решений, важных для рынка.

Россия, также во многом отстающая в решении вопросов законодательного оформления транспортно-экспедиторской деятельности, в последний раз обновила законодательную базу в 2003 г., приняв закон "О транспортно-экспедиционной деятельности". По мнению участников рынка, закон изначально не решал многие важные вопросы регулирования: слабо отражает специфику железнодорожных перевозок (сделан упор на автотранспорте); не разграничивает полномочия участников транспортного процесса (нет разграничения между понятиями "экспедитор" и "оператор"); не регулирует вопросы качества предоставляемых услуг (в т.ч. сертификации); не закладывает механизмы для внедрения профессионального саморегулирования. Исходя из важности открытых проблем, Ассоциация российских экспедиторов выступила инициатором и разработчиком обновленной версии закона "О транспортно-экспедиционной деятельности", однако проект пребывает в стадии ведомственных рассмотрений с 2010 г.

Продолжение в следующем номере "Транспорта".

КАТКЕВИЧ Галина

Последний рубеж Украинского Придунавья

Дунай — великая европейская река, омывающая берега десяти европейских стран, имеющая судоходный выход через систему каналов Майн—Рейн—Эльба—Одер—Висла к Северному морю. Судоходным участком р. Дунай определено расстояние в 2414 км от п. Кельхейм (Германия) до Сулины (Румыния), на украинском участке судоходство осуществляется от Черного моря по Килийскому гирлу до п. Кельхейм.
Большая часть р. Дунай (29%) протекает по территории Румынии (1075 км), Румыния обладает тремя глубоководными каналами (Сулинский, Черновода, Меджидия—Новодария), соединяющими порты Черного моря с водной артерией Дуная. Украина обладает 175-километровым участком р. Дунай и выходом в Черное море через ГСХ Быстрое.

Дельта Дуная была признана ЮНЕСКО как объект Всемирного природного наследия. Впоследствии были созданы в границах Румынии и Украины два биосферных заповедника. Площадь Румынского биосферного заповедника — 580000 га. Биосферный заповедник Украины составляет 46403 га.

В настоящее время при поддержке Европейского Союза начато строительство нового канала на территории Румынии, Дунай—Бухарест, длина канала — 73 км, ширина — 80 м, глубина — 5,2 м. Канал после окончания своего строительства потребует определенное количество водных ресурсов для выполнения ирригационных и мелиоративных работ, которые будут проводиться на постоянной основе. Хотя строительство канала будет значительно выше Килийского гирла Дуная, все равно это скажется на водостоке трансграничных вод Украинского Придунавья.

Килийское гирло Дуная из своих первоначальных 72% водостока к 2013 г. оказалось на отметке 49% благодаря румынской направляющей шпоре в районе 116 км р. Дунай. Шпора представляет собой струенаправляющую дамбу, сооруженную от берега до фарватера реки, длиной в 430 м, которая отбивает основной стрежень потока Килийского гирла в сторону Тульчинского гирла, судоходного Сулинского морского канала. За долгие годы (с 1902 г.) это гидротехническое сооружение выдвинуло берег со стороны Румынии в сторону фарватера реки и образовало отмель, все это привело к деградации водных ресурсов всего Украинского Придунавья. Румыния в спешном порядке проводит гидротехнические работы по строительству судоходного канала в Георгиевском гирле, тем самым продолжая грубо нарушать международные нормы о трансграничном использовании водных ресурсов. Дальнейшее производство работ по расширению и углублению Георгиевского гирла скажется катастрофически на водных запасах Украины, основной водосток украинского побережья (Килийское гирло), по оценке украинских и российских ученых, может оказаться гораздо ниже отметки 49%.

На карту поставлена жизнь водотранспортной артерии Украины, дальнейшее существование Украинского биосферного заповедника. Сегодня экологи Украины бьют тревогу о наступивших необратимых процессах в водных ресурсах Придунайских озер, являющихся основным источником питьевой воды Ренийского, Болградского, Измаильского, Килийского районов Придунавья. Вся вода озер определяется как условно пригодная для орошения. Уровень минерализации не позволяет ее использовать для питьевых потребностей.

Для полного понимания существа вопроса о Дунайской дельте, необходимо уяснить, что это видоизменяющееся природное явление целостной экосистемы. Если проанализировать имеющиеся карты и летопись Придунавья, то мы увидим интересную картину:

— на карте, датированной 1792 г., нет г. Вилково, берег Черного моря подходил к границам г. Килии, откуда Дунай впадал в Черное море единым мощным руслом;

— карта 1868 г. имеет более близкие очертания современной дельты, на нее нанесен поселок Вилково, образовавшийся на наносных песчано-илистых грунтах, здесь мы видим Старостамбульское гирло (рукав), впадающее в глубоководный морской залив, с севера от него образовалась Жебриянская бухта;

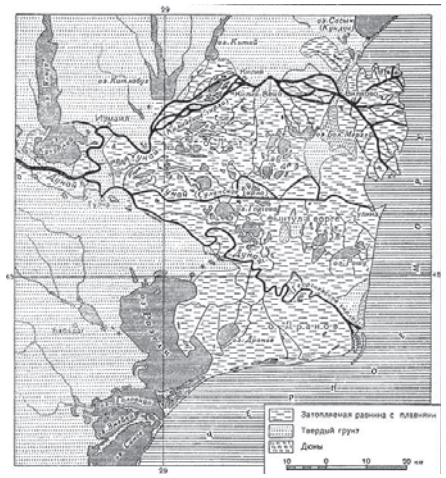
— на современной карте мы видим уже множество Дунайских рукавов на территории Украины, где северная часть дельты подвержена полной деградации.

Отложение твердых частиц несущим водостоком неизбежно ведет к заболачиванию дельты.

Картографический рисунок Украинской дельты р. Дунай

Процесс наступления суши на морское побережье продолжается, выдвижение суши к морю с конца 16 века составило 22 км. И, напротив, в сравнении с заболоченными Очаковским, Прорвенским рукавами, Старостамбульское, Быстрое гирла становятся более полноводными.

Румынским исследователем И.Т. Петреску в книге "Дельта Дуная. Происхождение и развитие", изд. "Иностранная литература" 1963 г., сказано, что Килийский рукав Украинского Придунавья еще изначально был исключен из программы исследования по причине своей нестабильности водостока, большого количества взвешенных веществ. Этому высказыванию предшествовали более ранние события. В 1831 г. Европейская Дунайская комиссия в своих рекомендациях отдала предпочтение для судоходства Сулинскому гирлу. В настоящее время в баровой части этого гирла происходит активное обмеление за счет естественных природных явлений. Только по этой причине сопредельное государство Румыния переходит к строительству судоходного канала в Георгиевском гирле, пренебрегая интересами Украины.



Карта дельты Дуная с отображением всех рукавов, впадающих в Черное море

Воды нижнего Дуная необходимо рассматривать как смесь воды с дисперсными твердыми частицами (взвешенное вещество — ВВ). Первые исследования по содержанию ВВ в водах нижнего Дуная были проведены в период с 1862 г. по 1894 г., где был определен полный твердый сток по всем рукавам и протокам — 83 млн т х год, из них 58 млн т х год приходилось на Килийское гирло. В период 1987—2008 гг. твердый сток в гирле не превышает 15 млн т х год. Из этих данных становится понятным механизм изменения дельты. Было бы несправедливо умолчать о том, что начиная с 20,5 км, и до 115 км Килийского гирла Украинского участка р. Дунай имеется 11 перекатов (мелководья), которые требуют ремонтного дноуглубления судового хода. Видимо по этой причине в программных документах Евросоюза Украинский участок р. Дунай не рассматривается как судоходный участок.

Но согласно исследованиям российских и украинских ученых-гидрологов, которые на основании многолетних данных, характеризующих все параметры водостока Килийского гирла и рукавов Дунайской дельты, а также аналитических расчетов был сделан вывод, что самыми перспективными являются гирла Старостамбульское и Быстрое.

Задача, поставленная украинским правительством по второму этапу углубления нашего морского канала до отметки 7,2 м, однозначно, должна обеспечить проход морских судов с осадкой 6,5—7 м, близкой к глубине судохода канала на всем участке реки до порта Рени. Для этой цели необходимо будет убрать отбойную струенаправляющую шпору на 116 км румынского берега и провести в этом районе дноуглубительные работы на фарватере, что полностью справедливо восстановит паритетные отношения в использовании трансграничных водных ресурсов. Экспансия Румынии по водоиспользованию р. Дунай должна быть приостановлена.

Лето 2012 г. в период низких уровней воды на всем участке реки (жаркое лето, деградация снежного покрова Австрийских Альп и др.) привело к ухудшению судоходства и потребовало дополнительного дноуглубление на перекатах, а в отдельных случаях и паузке речных плавединиц. Как раз в это неблагоприятное время для судоходства производился несанкционированный отбор дунайских вод в районе Словакии—Венгрии для орошения сельхозугодий. Эти действия привели к дальнейшему снижению уровней воды на среднем Дунае, что негативно сказалось на аккумуляции воды в Румынском шлюзе "Джердап-2", мониторинговыми организациями ЕС были приняты незамедлительные меры к прекращению водозабора дунайских вод во избежание дальнейшего снижения уровней проходных глубин и ухудшения аккумуляции воды в гидроузлах.

Мы единый Европейский дом на всем протяжении Дуная, и наши корректные добрососедские отношения должны быть нормой поведения каждой страны Придунавья, независимо от членства ее в ЕС. Не может быть нормой европейского поведения безучастное отношение к судьбам народов целого края, их жизни у берегов европейской реки. В основном документе Еврокомиссии "План действий стратегического развития Придунайского региона" четко определены границы действия данного плана, от Кельхейма (Германия) — 2414 км р. Дунай — до границ Черноморского побережья Румынии, включая ее все судоходные каналы. План предусматривает финансирование Придунайских регионов, направленное на модернизацию и расширение инфраструктуры, повышение образовательного и жизненного уровня жителей Придунайских стран, создание рабочих мест, улучшение медицинского обслуживания населения, развитие культурных связей, частного предпринимательства и многое другое. Придунавье Украины не вошло в Европейский план развития…. И осталось один на один со своими проблемами. Принятая в Люксембурге 7 июня 2012 г. "Декларация об эффективном содержании инфраструктуры Дуная и его судоходных притоков" министерствами транспорта, а также приглашенными делегациями всех Придунайских стран, определила дальнейшее развитие инфраструктуры и экономического роста регионов. При подписании декларации за основу были взяты известные документы: "Европа 2020. Стратегия разумного, устойчивого и всеобъемлющего роста", "Стратегия Европейского Союза для Дунайского региона", "Белая книга 2011 — Дорожная карта единого европейского транспортного пространства". Представителей Украины почему-то на данном форуме не оказалось. Соседи наши (Молдова), поставили свои подписи под данной декларацией.

Интеграционные процессы Украины и Европейского Союза требуют расстановки четких приоритетов для Украинского Придунавья.

Водные ресурсы Дунайского региона Украины необходимо восстановить при прямой поддержке Евросоюза, программные документы ЕС всего Придунавья должны отображать динамику экономического развития нашего региона.

Создавшиеся непреодолимые препятствия в жизни Украинского Придунавья носят системный характер, в этом и есть трудность их преодоления. Попытка разрубить

весь узел нерешаемых вопросов без значительных финансовых затрат не может увенчаться успехом, но и любое финансирование проектов нуждается в высокой технологичности их реализации и жестком исполнении финансовой дисциплины.

Нас могут спасти концессионные договоры по всем сферам жизни края, но где найти концессионера на приемлемых для нас условиях (подобная практика с успехом использовалась В.И. Лениным в новой экономической политике государства).

Тот курс, который сегодня взят Президентом страны и правительством Украины на евроинтеграцию, по мнению большинства украинцев — правильный, но каждому из нас необходимо осознать то, что решение принимается в сложное для нас время экономического кризиса, и рассчитывать в большей степени придется на собственные силы. На пути европейского развития Украина получит доступ к высоким технологиям, станет реализовывать намеченные реформы по демократизации общества, развитию экономики, социальной и правовой сфер жизни.

Неразрешенные проблемы между двумя соседними государствами, связанные с политическими вопросами, касающиеся природоиспользования и международных отношений, остаются открытыми. Это неслучайно, потому что они неразрешимы без участия третей стороны — ЕС. Нам предстоит научиться европейской толерантности и законам цивилизованной жизни в едином европейском доме.

Сегодня наш край дошел до полного экономического падения, нам предстоит поднять экономику, инфраструктуру, социальную сферу жизни, образование и культуру. В этой связи на первом этапе надо начинать с использования собственных ресурсов и возможностей:

— продолжить создание сельхозкооперативов по производству сельхозпродукции, начать переработку этой продукции на основе современных технологий с использованием перерабатывающих модулей;

— особое внимание необходимо уделить вопросам рыболовства и зарыбления Придунайских водоемов;

— возобновить производство строительных материалов, используя местные ресурсы и возможности;

— организовать добычу сапропеля из Дуная и Придунайских озер с последующей переработкой его в пеллетную продукцию и удобрения для реализации на внутреннем и внешнем рынках;

— организовать виноделие марочных и ординарных вин на основе европейских стандартов;

— увеличить заготовку и поставку тростника в страны ЕС;

— обеспечить комплексный подход в вопросе увеличения пассажирских речных перевозок.

Важнейшим вопросом реанимации работы портов и водного транспорта остается открытие железнодорожной инфраструктуры в направлении Ренийского порта. К сожалению, этот вопрос не может быть решен в ближайшем обозримом времени по причине больших финансовых затрат и сложности прокладки ж/д полотна через Придунайские озера к п. Рени по украинской территории. Здесь есть кардинальное решение, инициируемое транспортниками Молдовы — использовать ранее имеющуюся дорогу от станции Березино (Украина) до станции Бесарабяска (Молдова). Этот путь был демонтирован в 1997 г., но сохранились ж/д насыпи и несколько мостов, восстановление его обойдется в несколько раз дешевле, чем строить дорогу Измаил—Рени. Реализация этого совместного проекта позволит соединить порты Рени—Измаил—Одесса и открыть дорогу молдавским грузам на порты Измаил, Одессу в обход Приднестровья.

Схема железной дороги, соединяющей порты Рени, Измаил, Одесса.

Расстояние от станции Березино (Украина) до молдавской станции Бесарабяска — 24,5 км, из них 22 км проходит по территории Украины, которые по инициативе Одесской дороги были демонтированы.

Неслучайно говорят: "Транспорт — кровеносные артерии страны", это как никогда соответствует нашей ситуации с портом Рени, который снизил переработку грузов за последнее десятилетие почти в десять раз. Предлагаемое решение вопроса по реконструкции ж/д ветки Березино—Бесарабяска позволит реанимировать порт и Ренийский район, дав ему приток российского и казахского транзита, позволит кооперироваться с украинскими, молдавскими и румынскими экспедиторами и операторами грузовых потоков. Дополнительно будет обеспечен грузопоток для водного пути 7-го Европейского транспортного коридора.

В тяжелейшем финансовом положении оказался национальный перевозчик — Украинское Дунайское пароходство, которое в настоящее время предпринимает все меры по самостоятельному выходу из глубокого кризиса, сделав акцент на изыскание резервов, которые находятся в плоскости списания устаревшего флота, усиления режима экономии в использовании ГСМ, увеличения объема пассажирских перевозок за счет возрастающих возможностей на европейском туристическом рынке. С этой целью перевозчик пополнит свой пассажирский флот, взяв современные суда в бербоут-чартер. Ожидаемое увеличение грузопотока на Придунайские порты позволит улучшить финансовый климат пароходства и наших портов.

ДАНИЛЯН Алексей, старший преподаватель ИФ ОНМА

О состоянии нормативно-правового обеспечения осуществляемой в Украине транспортно-экспедиторской деятельности и мерах по его совершенствованию

Как известно, 2004 г. стал годом больших изменений и нововведений в части вопросов правового регулирования государством транспортно-экспедиторской деятельности (ТЭД). В тот год вступили в силу Гражданский (ГК) и Хозяйственный (ХК) кодексы Украины, а также Закон Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности.

Прошедшие с того времени почти 9 лет практического использования упомянутых законодательных актов участниками ТЭД дают хороший повод для критической их оценки. А также, вполне возможно, для разработки предложений по их корректировке в интересах участников ТЭД.

При этом следует принять во внимание следующие обстоятельства.

Во-первых, помимо Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности", ТЭД является областью правового регулирования положениями Конституции Украины, а также Гражданского и Хозяйственного кодексов Украины, законами по видам транспорта.

Во-вторых, следует учитывать, что упомянутый Гражданский кодекс Украины является основным актом гражданского законодательства Украины (см. ч. 2 ст. 4 ГКУ). Это обстоятельство, во-первых, определяет отношения некоей "статусной подчиненности" положениям ГК Украины соответствующих положений ХК Украины и Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности". А также других законов Украины, регулирующих деятельность других профессиональных групп участников ТЭД.

Поэтому, учитывая приведенный вывод, следует до рассмотрения внесения изменений и дополнений в Закон Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" предварительно откорректировать положения вышеуказанных кодексов Украины исходя из законных интересов участников ТЭД. А также с целью устранения взаимной смысловой противоречивости отдельных положений ГКУ и ХКУ. И уже после этого, учитывая недопустимость внесения в новую редакцию Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" положений, противоречащих положениям Гражданского и Хозяйственного кодексов Украины, можно будет приступать к подготовке предложений о внесении изменений в упомянутый закон о ТЭД. Или же эту работу можно выполнять одновременно — как это предусмотрено положениями ч. 2 ст. 4 ГК Украины.

При этом, было бы целесообразным решить вопрос выявления наличия или отсутствия смысловых противоречий и расхождений между отдельными положениями вышеуказанных кодексов Украины, а также между отдельными положениями, входящими в разные кодексы (в Гражданский или Хозяйственный кодексы). А также противоречий между последними и положениями Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности".

И, наконец, в-третьих, следует обобщить и систематизировать, критически оценить практический опыт совместного использования положений Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" и Закона Украины "О внесении изменений в Закон Украины "Об автомобильном транспорте".

Я не случайно упомянул тут Закон Украины "О внесении изменений в Закон Украины "Об автомобильном транспорте". Дело в том, что за время, истекшее после 2004 г., международные автоперевозчики грузов неоднократно пытались положить на язык закона свои требования и пожелания касательно экспедиторов. Ими, в частности, были разработаны предложения по созданию экспедиторами т.н. гарантийных фондов, лицензированию и государственной регистрации экспедиторов. Поэтому сегодня не будет лишним, руководствуясь законодательным принципом разумности и справедливости, сделать встречные шаги.

Я такую работу провел и выяснил, что **целый ряд положений Гражданского и Хозяйственного кодексов Украины не согласованы как между собой в пределах каждого отдельного кодекса, так и в случае сравнения между собой смысла отдельных положений из этих кодексов. Так же, как и в случае их сравнения с некоторыми положениями законов Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" и "О внесении изменений в Закон Украины "Об автомобильном транспорте".**

Имея это в виду, ниже привожу факты, подтверждающие обоснованность такого общего вывода.

1. Касательно вопроса единого (одинакового по продолжительностям — трехлетнего) срока исковой давности для всех участников транспортно-экспедиторской деятельности.

На сегодня перевозчики грузов являются единственной профессиональной категорией из всех участников ТЭД, на которых распространяется действие специальной исковой давности продолжительностью всего в один год. В то время как для всех прочих участников ТЭД положениями

ст. 257 ГК Украины установлена общая исковая давность продолжительностью в три года.

Такое положение дел не может быть приемлемым для всех, кроме перевозчиков грузов, участников ТЭД. Подробные доказательства правомерности последнего вывода приведены мною в пояснительной записке. Здесь же ограничусь лишь ссылками на требования ГК Украины ка-

сательно разумности и справедливости положений договоров, заключаемых участниками ТЭД, изложенные в ст. 627 и п. 3 ч. 1 ст. 3 ГК Украины. А также этих же критериев разумности и справедливости, выступающих в качестве одной из общих основ гражданского законодательства Украины (согласно ст. 6 ГК Украины).

И, наконец, положения заключаемых участниками ТЭД договоров должны соответствовать общим требованиям, соблюдение которых является необходимым для их действительности как правочинов частей 1 и 5 ст. 203 ГК Украины. **Исходя из указанных требований законодательства Украины предлагается установить для всех участников ТЭД единый срок исковой давности 3 года**.

Но даже в случае непринятия такого предложения компетентными на то органами, следует учитывать, что действующие положения ст. 315 ХК Украины ("Порядок разрешения споров, касающихся перевозок") уже сегодня конфликтуют с положениями ст.ст. 257 и 258 ГК Украины, определяющими сроки исковой давности. Ибо, с одной стороны, в ч. 1 ст. 315 ХК Украины предъявление претензии перевозчику грузов до обращения в хозяйственный суд определяется лишь как возможность, но совсем не как обязанность стороны договора с перевозчиком грузов, к которому имеются претензии.

А, с другой стороны, уже в ч. 4 той же ст. 315 ХК Украины право на обращение в суд потерпевшей от перевозчика стороны уже оговаривается как обязанность предъявлять претензию. И, при этом, срок его использования ограничивается всего лишь шестью месяцами со дня получения ответа от перевозчика или окончания срока, установленного для такого ответа на претензию.

Кроме того, представляются необоснованно дифференцированными сроки предъявления и рассмотрения претензии — согласно частям 2 и 3 ст. 315 ХК Украины.

Исходя из приведенного касательно ст. 315 ХК Украины, а также с целью исключения спорных ситуаций с определением права на предъявление исковых требований к перевозчикам грузов, следует привести положения ст. 315 ХК Украины в соответствие с требованиями положений ГК Украины, касающимися определения сроков исковой давности.

И, наконец, положения ч. 3 ст. 925 ГК Украины должны быть изъяты из ГК Украины — как дублирующие положения п. 6 ч. 2 ст. 258 ГК Украины касательно срока специальной исковой давности: это на тот случай, если годичную специальную исковую давность для перевозчиков грузов не удастся отменить.

2. Практика и анализ применения положений гл. 64 ("Перевозки") ГК Украины указывают на необходимость следующей их корректировки.

В действующем на сегодня ГК Украины — в ч. 1 ст. 909 и в ч. 2 ст. 919 — вместо термина "клиент" применяются иные термины: "отправитель" и "получатель груза".

При этом, грузоотправитель положениями ч. 1 ст. 909 ГК Украины **безальтернативно определяется как плательщик за услуги по перевозке грузов.** Между тем, в реальной рыночной практике плательщиком за эти услуги может быть далеко не только грузоотправитель. Помимо указанного, плательщиком за услуги по перевозке грузов, кроме отправителя, часто может быть еще и грузополучатель. Кроме отправителя и получателя груза, плательщиком за услуги по перевозке груза могут быть и третьи лица.

Здесь все зависит от конкретных условий поставки товара (груза), а также экономических, организационных и других возможностей и пожеланий клиента. Да и, в конце концов, от договоренности сторон договора перевозки груза. Поэтому, для определения плательщика за услуги по перевозке груза следует по тексту ч. 1 ст. 909 ГК Украины указать содержательно более универсальный, и соответствующий определенному в ст. 1 Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности", термин "клиент", или — "заказчик услуг". Соответственно отредактировав содержание правовых положений ч. 1 ст. 909 и ч. 2 ст. 919 ГК Украины.

3. Анализ правовых положений ч. 2 ст. 932, ч. 1 ст. 934, ч. 3 ст. 1005 и ч. 3 ст. 1016 ГКУ указывает на приведенные в них **различные толкования ответственности экспедитора за нарушение условий договора транспортного экспедирования.**

В частности, в положениях ст. 934 и в упоминаемой в этой статье гл. 51 ГК Украины не содержатся сведения о каких-либо специфических правовых особенностях ответственности экспедиторов — как сторон договоров транспортного экспедирования. Тем не менее, вышеуказанному в отношении ответственности экспедиторов не в полной мере отвечают положения ч. 2, ч. 3 и ч. 4 ст. 1005 и ч. 3 ст. 1016 ГК Украины, где говорится об ответственности экспедиторов-поверенных и экспедиторов-комиссионеров.

При этом, в частности, указанными статьями 1005 и 1016 ГК Украины определяются **условия освобождения экспедитора от ответственности за действия, или бездействие, их последствия, допущенные т.н. третьими (или другими) лицами, привлеченными экспедитором для выполнения своих обязанностей по договору транспортного экспедирования**.

И, наконец, положения заключительной части ст. 14 Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" в этом случае уже **безальтернативно** говорят об ответственности **только экспедиторов** "… за действия и недосмотр третьих лиц, привлеченных им к исполнению **договора транспортного экспедирования**, как и за свои собственные действия". **Тем самым представляя экспедиторов фактически в качестве поручителей за все последствийя действий — или бездействия т.н. "третьих" лиц.** А если это понимать буквально (прямо), то как тог-

да экспедитор может предъявлять претензии, исковые требования к этим "третьим лицам"? Ведь, например, пользуясь указанными положениями ст. 14 Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности", грамотный, и не очень высокоморальный, перевозчик сможет, как минимум, затянуть судебный процесс по иску экспедитора.

А как же тогда быть с соблюдением положений ст. 614 ГКУ: в данном случае — вина экспедитора как основание его ответственности за нарушение обязательства.

Исходя из изложенного, предлагается внести соответствующие изменения в действующую редакцию ч. 2 ст. 932, в ст. 628, в ч. 2 ст. 934, в части первую, третью и четвертую ст. 1005 и ч. 3 ст. 1016 ГК Украины.

4. Дают повод для размышлений и соответствующих предложений действующие на сегодня положения ст. 935, ч. 2 и ч. 3 ст. 1009, ч. 4 ст. 1025 и ч. 1 ст. 1026 ГК Украины (в них идет речь о праве и ответственности клиента, клиента-доверителя и клиента-комитента, а также экспедитора, экспедитора-поручителя и экспедитора-комиссионера **на отказ от договора транспортного экспедирования**).

Указанные правовые нормы ГК Украины по-разному трактуют ответственность и обязательства клиентов и других участников ТЭД-производителей услуг за последствия отказа от договора транспортного экспедирования. В частности, если положения ст. 935 ГК Украины обязывают экспедитора-инициатора отказа от договора **в любом случае возместить клиенту убытки,** причиненные последнему в связи с отказом экспедитора от договора, то несколько иначе эта ситуация трактуется положениями ч. 3 ст. 1009 и ч. 1 ст. 1026 ГК Украины. Которыми в определенных случаях допускается освобождение экспедитора от указанной ответственности. Т.е., имеем факты содержательных противоречий, правовой коллизии между положениями ст. 935 и ст.ст. 1009, 1025 и 1026 ГК Украины.

Что, в свою очередь, требует приведения их в соответствие как между собой, так и в соответствие с положениями п. 6 ст. 3 и ч. 1 ст. 203 ГК Украины. Вследствие чего в них предлагается внести дополнения, изложенные в пояснительной записке.

5. Предлагаемые выше изменения в действующую редакцию положений ч. 1 ст. 909 ("Договор перевозки") требуют изменений редакции ст.ст. 306, 307 и 315 ХК Украины. Они касаются в т.ч. и действующего на сегодня определения в ХК экспедирования как вида деятельности, вспомогательного по отношению к перевозкам грузов. Это — ошибочное положение. Т.к. в странах с развитым рынком ТЭУ, да и по сути рыночной роли экспедиторов, ТЭД не определяется как вспомогательный вид деятельности по отношению к перевозкам грузов.

Да и кто тут "основной", а кто — "вспомогательный" в условиях, когда перевозчики грузов Законом Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" определены всего лишь как один из участников ТЭД. Впрочем, как и экспедиторы. Причем такие участники ТЭД, которых как раз экспедиторы в случае необходимости могут привлекать для выполнения своих обязательств перед клиентурой. А не наоборот.

Кроме того, приведенный в ст. 306 ХК Украины термин "экспедиция" не совпадает с определением в ст. 1 Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности", а также с термином "транспортно-экспедиторская деятельность". И с производным от него термином "экспедитор". Предлагается также законодательно определить перевозчика грузов, заключившего договор перевозки с экспедитором, третьей стороной договора транспортного экспедирования. А сам договор перевозки — неотъемлемым приложением к договору транспортного экспедирования.

Необходимость этого поясняется тем, что перевозка грузов — обязательная составная часть транспортно-экспедиторской услуги. Наиболее трудоемкая и дорогая ее часть. Соответственно, перевозчики грузов — обязательные участники ТЭД. И, поэтому, к их экономическим интересам следует относиться уважительно: не лишая их права при необходимости напрямую выходить на клиентов.

Реализация таких предложений позволит перевозчикам грузов принимать активное и непосредственное участие в судебных процессах по искам экспедиторов к клиентам. Ведь проблема здесь еще и в том, что некоторые экспедиторы порой не торопятся подавать исковые заявления в хозяйственные суды. Или просто обманывают перевозчиков грузов, голословно утверждая, что "рассмотрение дела идет…".

6. Требует изменений редакция ч. 1 ст. 307 ХК Украины, содержащая положения по договору перевозки грузов — поскольку мною предлагается новая редакция тождественной ей по смыслу ст. 909 ГК Украины.

Также требует рассмотрения вопрос согласования всех положений, касающихся договора транспортного экспедирования, который как правочин особо упоминается в гл. 65 ГК Украины, а также в ст. 316 ХК Украины и в ст. 9 Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности". Ибо содержательно и по объему информации они разные, хотя и посвящены одному и тому же вопросу.

Так, например, договору транспортного экспедирования в ГК Украины посвящено 7 статей. А в ст. 316 ХК Украины, как и в ст. 9 Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности", — лишь одна статья. Да и то: ст. 316 ХК практически дублирует содержание ст. 929 ГК. Тогда, может быть, стоило бы в ГК и ХК Украины ограничиться ссылками на то, что правовое регулирование договорных отношений в ТЭО осуществляется согласно положениям Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности". И тогда последний, как тематически специализированный закон, будет содержательно более полноценным.

7. Выше я упомянул о некоем профессиональном снобизме, сепаратных действиях международных автоперевозчиков грузов в части законодательного оформления их собственного видения правовой базы отношений с экспедиторами. И в целом их понимания транспортно-экспедиторской деятельности как некоего "тылового" (вспомогательного) обеспечения международных перевозок грузов. Забывая при этом о клиенте — так сказать, первичном деловом партнере экспедитора.

В этой связи мне представляется, что в данном случае все должно быть по другому: как раз положения ЗУ "О внесении изменений в Закон Украины "Об автомобильном транспорте" следует приводить в соответствие с положениями Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности". А не наоборот.

В связи с последним, предлагаю рассмотреть изменения и дополнения, которые целесообразно внести в Закон Украины "О внесении изменений в Закон Украины "Об автомобильном транспорте".

В связи с обсуждением вопроса внесения изменений в Закон Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" возникает возможность оценить положения действующего ЗУ "О внесении изменений в Закон Украины "Об ав-

томобильном транспорте" в свете положений действующего ЗУ "О транспортно-экспедиторской деятельности".

Имея это в виду, предлагаю следующее.

Изъять из ст. 1 ЗУ "О внесении изменений в Закон Украины "Об автомобильном транспорте" определение термина "транспортно-экспедиторские услуги": как по своему содержанию не соответствующее такому же термину, содержательно определенному в ст. 1 действующего Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности".

Дополнить ст. 1 ЗУ "О внесении изменений в Закон Украины" Об автомобильном транспорте" термином "транспортные услуги", изложив его в следующей редакции: "транспортные услуги — работа, непосредственно связанная с обеспечением перевозок экспортного, импортного, транзитного и другого груза по договору перевозки, заключенному с заказчиком (клиентом) или с экспедитором, транспортные услуги являются обязательной составной частью транспортно-экспедиторских услуг".

Дополнить ст. 1 Закона Украины "О внесении изменений в Закон Украины "Об автомобильном транспорте" термином — "Заказчик транспортных услуг (клиент)" в следующей его редакции: "заказчик транспортных услуг (клиент) — юридическое или физическое лицо, которое заказывает экспедитору и оплачивает последнему услуги перевозчика, определенные в договоре перевозки".

Дополнить ст. 1 Закона Украины "О внесении изменений в Закон Украины "Об автомобильном транспорте" термином "Перевозчик" в следующей его редакции: "перевозчик — юридическое или физическое лицо, принявшее на себя обязательства и ответственность за доставку к месту назначения пассажиров или груза на условиях, определенных в документах, регулирующих отношения перевозчика с пассажирами, клиентами **или с экспедиторами**".

Выше я не упомянул еще об одном обстоятельстве. Статьей 16 Заключительных положений к Закону Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" предписывалась в течение 3-х месяцев разработка нормативно-правовых актов, предусмотренных этим законом.

Так вот, этим законом предусматривался и нормативный документ под названием "Правила осуществления ТЭД". До сих пор, вот уже почти 9 лет, его нет. Вдумайтесь в такую условную аналогию с фактом 9-летнего отсутствия в стране базового для участников ТЭД документа — правил осуществления этого вида деятельности: и что бы было, если бы, к примеру, 9 лет в стране не было правил дорожного движения? Кроме того, считаю что будущие правила осуществления ТЭД должны разрабатываться одновременно с новой редакций Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности". А разработке обоих этих нормативно-правовых актов должна предшествовать дискуссия участников ТЭД в профессиональной печати; а итоговая дискуссия должна проводиться на подобной конференции. Кроме того, указанные нормативно-правовые акты, их структура и содержание должны иметь концептуальную и стратегическую основу.

И последнее. Общеизвестно, что работа участников ТЭД в правовом аспекте — даже в рамках одного полного технологического цикла, одного заказа клиента — может регулироваться положениями законодательства разных стран. В то время как исковые заявления формулируются истцом и рассматриваются в судах в свете положений законодательства стран регистрации стороны-должника (ответчика).

При этом возможны ситуации, когда национальные законодательства различных стран по-разному трактуют одни и те же положения договоров сторон-участников ТЭД: как быть? Ведь даже в перспективе крайне сложно ожидать появления унифицированного законодательства во всех странах, рынки услуг которых интересны украинским производителям услуг. Имея это в виду, я разработал и опубликовал в России, в трудах Международной академии транспорта, свои предложения по созданию единой договорно-правовой базы осуществления ТЭД для случаев, когда при этом осуществляются перевозки грузов в международном сообщении. Общими предпосылками осуществления такой работы — помимо вышеизложенных первоочередных предложений по упорядочению украинской правовой базы осуществления ТЭД — являются разработка и внедрение правил осуществления ТЭД, типовых форм договорной документации, согласование последних с профессиональными ассоциациями экспедиторов стран, рынки услуг которых представляют интерес для украинских участников ТЭД.

По моему мнению, все вышеизложенное касательно необходимости совершенствования нормативно-правового обеспечения осуществления транспортно-экспедиторской деятельности в Украине следует рассматривать в качестве первого шага к решению стратегически важной на сегодня задачи формирования в стране развитого рынка ТЭУ. Рынка современного в технологическом отношении, цивилизованного в нормативно-правовых аспектах, экономически привлекательного и безопасного. А потому выполнение работы по совершенствованию нормативно-правового обеспечения ТЭД является вопросом безотлагательным в своем решении.

ЧУЕВ Алексей, директор ООО "Весотра экспедиция"

КОНФЕРЕНЦИИ, СЕМИНАРЫ, ВЫСТАВКИ

Реальные инструменты для реального бизнеса
Итоги 9 Всеукраинского Дня Логиста™

Более 120 руководителей логистики торговых и производственных компаний 31.05.2013 г. в Киеве в ходе уже 9-й Всеукраинской практической конференции обсудили, какие из инструментов логистики более всего влияют на финансовые результаты компаний, ведущих бизнес на украинском рынке. Среди новинок празднования 9 Дня Логиста™ — живые кейсы с нестандартными решениями руководителей логистики, выработанные ими на основании многолетней ежедневной практики — поиска оптимальных путей, как руководитель логистики может влиять на развитие бизнеса всей компании.

9-ю Всеукраинскую практическую конференцию, в формате которой традиционно празднуют День Логиста™ в Украине (инициатор и организатор — B2B Медиа-группа TradeMaster® Group (www.TradeMaster.UA)), поддержали: Партнер контрактного производства — Портал об СТМ www.PrivateLabel-TM.com, Генеральный CRM-Партнер — E-Consulting, Эксклюзивный IT-партнер — U&Sluno, Логистический партнер — Компания "УВК", Партнер — Columbus, IT-Партнер — Компания "Би Джи Эс Солюшнс".

Неизменным модератором Дня Логиста™ выступил ведущий эксперт, бизнес-тренер по логистике Андрей Орехов.

СОСТОЯНИЕ И ПРОГНОЗЫ РЫНКА СКЛАДСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ

Федор Арбузов, заместитель директора, руководитель департамента промышленной и логистической недвижимости "ДТЗ Консалтинг", представляя обзор рынка логистической недвижимости, отметил, что в Украине прослеживается активный спрос на складскую недвижимость из-за снижения арендных ставок, который сформировали производственные и дистрибуционные компании, а также ритейлеры, в т.ч. интернет-ритейлеры.

Большинство существующих современных складских помещений в Киевской области расположены вдоль трасс Киев—Житомир (27%) и Киев—Москва (26%), отдельно можно выделить Бровары и Борисполькую трасу (Счастливое, Мартусовка, Б. Александровка), также логистика начинает развиваться на Варшавской трассе. Это связано со сформировавшимся основным грузопотоком с западных и южных областей Украины, в дальнейшем данная тенденция может сохраниться, в зависимости от поступления новых логистических объектов с выгодным месторасположением.

"По нашим прогнозам, на 1 кв. 2014 г. вакантность может составить около 2%, вернувшись на предкризисные показатели, что повлечет повышение арендной ставки", — резюмировал Ф. Арбузов.

АЛГОРИТМ РУКОВОДИТЕЛЯ ПО СНИЖЕНИЮ ЗАТРАТ НА ЛОГИСТИКУ

Евгений Филоненко, заместитель директора по логистике и транспорту "Агроскоп Украина", рассказал о системе, которую внедрила компания осенью 2012 г. и которая позволила сократить расходы на логистику с 3—4% до 2,3% от оборота.

Система управления затратами основывается на ежемесячном анализе затрат на хранение и доставку грузов, а расходы на хранение отображаются в себестоимости товара, где доставка формируется мультимодально. Система заранее просчитывает стоимость доставки каждого груза, что позволяет отделу продаж (при принятии решения о сотрудничестве с клиентом) учитывать затраты на логистику.

Поскольку складские затраты являются, в большей степени, постоянными, то для упрощения расчетов было принято решение использовать единый тариф хранения любой единицы тонны груза на каждом складе за 1 сутки.

Как итог, кроме сокращения совокупных затрат на логистику, многие коллеги из других отделов, благодаря этому проекту, получили возможность управлять товарными запасами и продажами продукции с учетом затрат на логистику.

ОПТИМИЗАЦИЯ РИТЕЙЛ-БИЗНЕСА В КРИЗИСНЫЙ ПЕРИОД: ОПЫТ ЕВРОПЫ

Концептуальную разницу в стратегиях развития ритейла в условиях кризиса рынка Западной Европы и Украины озвучил Дмитрий Рудюк, консультант по управлению цепями поставок U&SLUNO. Так, европейцы оптимизировали работу торговых точек (ТТ), благодаря активной работе над оптимизацией ассортимента, в соответствии с позиционированием ТТ и ожиданиями клиентов, оценкой эффективности использования торговых и складских площадей, определению оптимального service level и изменению политики мерчендайзинга в ТТ.

Также было повышено качество работы сети за счет увеличения доли маркетинговых и рекламных акций, усиления систем лояльности и расширения списка дополнительных услуг (автозаправки, киоски сдачи тары и т.п.). Кроме того, были оптимизированы затраты на логистику в соответствии с заданным service level для клиента, повышена точность прогнозирования потребности в товаре. Ритейлеры использовали современные системы для повышения коэффициента загрузки транспорта и распределения товара с целью минимизации уровня запаса в канале дистрибуции, а также создали планограммы для прибыльной работы торговых точек.

ОПЫТ КРУПНОГО ЭКСПОРТЕРА ПО ОРГАНИЗАЦИИ ВЭД И РАБОТЕ С ТАМОЖНЕЙ

Александр Еременко, директор по логистике, и Дмитрий Рыбкин, начальник отдела таможенного оформления грузов ГК "Верес", отметили, что ВЭД должна вписываться в международные стандарты (на сегодня это Инкотермс-2010). Среди правил, которые в него включены и применимы к любому виду транспорта, чаще всего используются:

— FCA. Free Carrier (указано место): товар доставляется перевозчику заказчика;

— CPT. Carriage Paid To (указано место назначения): товар доставляется перевозчику заказчика в указанном месте назначения.

Эксперты при осуществлении ВЭД (направление — Россия) рекомендуют заранее готовить пакет документов, декларацию и сертификат происхождения (основан на контракте и расходной накладной). Для минимизации рисков при оформлении экспорта, сроки отгрузки продумывать и просчитывать в условиях контракта, с учетом места расположения склада. Кроме того, для оптимизации складских и транспортных ресурсов эффективнее открывать склады в приграничной зоне и работать с профессиональными перевозчиками.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРВАРДИНГ: ОПЫТ 3PL-ОПЕРАТОРА

Артур Мартиян, руководитель Департамента международного форвардинга Компании "УВК", рассказал о грамотной организации международных перевозок как фундаменте здоровых логистических процессов, об основных преимуществах международных автомобильных перевозок, которые позволяют оптимизировать логистические затраты и сформировать стоимость фрахтов.

Благодаря сотрудничеству с 3PL-оператором в области международного форвардинга, заказчики получают альтернативные схемы доставки, экономию затрат на перевозку (за счет перегрузки товара на европейском рынке), фиксированные тарифы на 1—3 месяца, а планирование импортных отгрузок осуществляется за 7—10 дней.

КАЧЕСТВЕННАЯ ЛОГИСТИКА РИТЕЙЛЕРА С БЫСТРЫМИ И СЛОЖНЫМИ ПРОЦЕССАМИ

Кира Назарькова, управляющий директор Дивизиона логистики MTI, рассказала об особенностях оптимизации работы логистики ритейлера, которому необходим быстрый завоз новой коллекции в полном объеме по всем магазинам в короткий период времени. Работа склада компании основана на кросс-докинге по технологии pick-by-line, что обеспечивает сортировку и распределение товара для клиентов по ранее полученным заказам в момент приемки от поставщика. В это же время, пополнение магазинных запасов осуществляется благодаря автоматической генерации заказа в системе, согласно установленным страховым запасам, а доставка товара в магазин происходит на следующий день после его продажи.

Работая с сезонной продукцией, ритейлер сталкивается с возвратной логистикой, для оптимизации которой специалистами компании было принято решение: 50% такого рода товара на складе хранить в коробах, 30% — в парах, а 20% — партиями, что позволяет сократить затраты на последующую складскую и транспортную обработку.

РЕЗУЛЬТАТЫ ВНЕДРЕНИЯ "АВТОЗАКАЗА" В СЕТИ

В сети магазинов "Фуршет" для своевременного наличия товара на полке и обеспечения его оборачиваемости запустили "автозаказ", который "владеет" аналитикой и корректными операционными данными, графиком поставщика при кратности, ассортиментом, активностью, выкладкой и упаковкой. Деталями внедрения поделился Сергей Сизык, начальник отдела управления запасами.

На интеграцию программы ушло 30 дней, а на подготовку первичных данных на одну группу товаров/поставщика — до 14 дней. В результате, заказ генерируется системой, данные передаются на поставщика или на РЦ, начальник отдела управления запасами лишь контролирует наличие "проблем". "Программа уже помогла сократить запасы в 1,5—2 раза, а остальные процессы постепенно корректируются", — утверждает эксперт.

ОПЫТ СОКРАЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ЗАТРАТ

Олег Рудковский, начальник отдела логистики "Украинской горно-металлургической компании", представил результаты, которых удалось достичь компании в результате автоматизации внутренних процессов с помощью веб-приложений модели SaaS.

Так как в процессе организации перевозки грузов телефонные переговоры занимают основную часть рабочего времени, то внедренный SaaS при закупке транспортных услуг позволил оптимизировать затраты, а именно: сократить количество телефонных звонков на 80%, временные затраты на организацию транспортировки грузов — на 70%, обработку данных — на 50%, контроль над процессом перевозки — на 80%. "Отмечу, на выбор в пользу веб-приложения модели SaaS повлияли отсутствие инвестиций на начальном этапе, автоматизация процессов, благодаря совместной работе заказчика и перевозчика, возможность доступа к информации в режиме "24 часа 7 дней в неделю", возможность доработки функционала под специфику заказчика", — акцентировал О. Рудковский.

ИНСТРУКЦИЯ К ВЫБОРУ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЗАЦИИ ОТДЕЛА СНАБЖЕНИЯ

О разработке программного обеспечения для отдела снабжения рассказал Виктор Шиков, ведущий в СНГ эксперт, бизнес-тренер по планированию и прогнозированию, управлению товарными запасами и потоками для торговых и производственных компаний, генеральный директор "ТРИМАС ГРУПП" (Москва), эксперт Профессионального B2B Тренингового центра TradeMaster® Group.

Виктор Шиков раскрыл особенности автоматизации управления запасами и закупками, привел оптимальный набор функций, которые следует учесть при разработке ПО для отдела снабжения и закупок. Так, программа должна анализировать ассортимент не менее чем по 4—5 параметрам, проводить ABC-анализ по доле в объеме потребления и прибыльности, по доле в объеме грузопотока, по доле в объеме заказов, учитывать риски отклонения от прогноза спроса — плана потребления и продаж, и в поставках.

ОПЫТ МОДЕРНИЗАЦИИ СХЕМЫ ЛОГИСТИКИ КРУПНОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Евгений Пономаренко, руководитель отдела логистики "JTI Украина", рассказал о системе логистических процессов компании, об их эволюции, специфике работы на современном этапе развития компании, а также о централизации логистики, которая позволила компании осуществлять поставки продукции на центральный склад в Кременчуге и на 6 региональных складов. Далее логистика осуществляется Door-to-Door на 41 склад клиентов в 41 городе посредством 4-х национальных транспортных компаний. Объединение транспортной логистики оптимизировало для компании более $500 тыс. за первый год работы.

Важно отметить, что компания продолжает развиваться и последнее время все больше логистических операций отдает на аутсорсинг.

СИСТЕМА ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ МАКСИМАЛЬНОЙ ФУНКЦИОНАЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ

Андрей Безгубенко, президент "Е-консалтинг", описал систему автоматизированного управления бизнес-

процессами транспортной компании, разработанную на платформе Microsoft Dynamics CRM — XRM Delivery. Решение с высокой устойчивостью к нагрузкам обеспечивает интеграцию с множеством периферийных систем и оборудования.

XRM Delivery, главным образом, решает ряд трудностей, характерных для сферы транспортно-экспедиторских услуг, связанных с высокими затратами времени на планирование и контроль выполнения маршрутов, расчет стоимости перевозок, с работой удаленных складов, необходимостью отслеживать пункты повреждения грузов, рассылкой десятков тысяч сообщений в день, с большим количеством документов, которые необходимо отправлять клиентам в печатном и электронном виде, и др.

ПРИНЦИПЫ И ПРАВИЛА ЭФФЕКТИВНОЙ АВТОМАТИЗАЦИИ СКЛАДОВ

Сергей Штельмах, консультант по складской логистике Компании BGS Solutions ("Би Джи Эс Солюшнс"), среди особенностей автоматизации складов-магазинов, акцентировал, что при выборе WMS требуется четкое понимание стоимости и сроков интеграции, высокая адаптивность персонала к смене складских процессов и скорость реакции службы поддержи. "Обрабатывая и поддерживая основные складские операции и обеспечивая корректную работу службы доставки при складе-магазине по правилам курьерских служб — WMS-решение позволит наладить основные функции склада-магазина от заказа товара до его отгрузки конечному клиенту", — акцентировал эксперт.

УПРАВЛЕНИЕ БОЛЬШИМИ ОБЪЕМАМИ ЛОГИСТИКИ ПОСРЕДСТВОМ "ПРОСТЫХ" РЕШЕНИЙ

Ярослав Степченков, директор по производству и логистике "Медком-МП Украина", поделился опытом эффективного управления департаментом логистики. В компании "Медком-МП Украина" (эксклюзивный дистрибутор презервативов ТМ Contex, Durex, косметики для ног Scholl, тестов на беременность Evitest, пластырей Silkoplast, Sanita Plast) процессы: от планирования, прогнозирования и до поставки во все розничные точки — осуществляются департаментом логистики. В компании 34 склада, запасы не распыляются — 80% расположены на центральном складе, 1500 SKU, 25—30 тыс. доставок в ТТ в месяц, с условием — "на следующий день". Закупкой, ВЭД и прогнозированием занимается один человек.

Эксперт рекомендует составлять прогноз продаж на год вперед, отслеживать динамику, мониторить каждый товар отдельно, моделировать прогноз дефицита на полгода вперед в неделях продаж, а также постоянно работать со статистикой и внедрить мотивационный профиль при подборе персонала.

СТРОИМ ЭФФЕКТИВНУЮ СИСТЕМУ РАБОТЫ С ПЕРЕВОЗЧИКОМ

Как отыскать "золотую середину" между потребностями и задачами владельца груза и возможностями оператора перевозок? Андрей Орехов (ведущий эксперт-практик, бизнес-тренер по логистике) представил ряд методик, которые позволяют обоюдно оптимизировать сотрудничество заказчика транспортных услуг и оператора. Сопоставив реальные ожидания сторон, и для исключения спорных моментов эксперт порекомендовал использовать специальный документ "Заявка на перевозку", а также начисление специальных "штрафных" баллов для ежемесячного анализа качества работы оператора.

Например, при работе с наемным транспортом эксперт рекомендует следующие основные критерии выбора перевозчика: надежность перевозчика (сроки и качество доставки), стоимость услуг (стоимость перевозки, форма оплаты, отсрочка), дополнительные сервисы (для груза), гибкость в сотрудничестве.

Конференция завершилась проведением живых дискуссий**:** "Планирование и прогнозирование в цепочке поставок" и "Управление аутсорсингом логистики", активными участниками которых выступили эксперты компаний "ЗИП", "Адвентис", "Укрлендфарминг", "СОЛВО ГРУПП", Global Spirits (ООО "Украинская Дистрибуционная Компания"), "Фармак", Дмитрий Зоц, "СУМАТРА-ЛТД", WOG и др.

Организатор конференции B2B Медиа-группа TradeMaster® Group благодарит всех Спикеров, Участников и Партнеров за сотрудничество и приглашает отметить юбилейный 10-й День Логиста 29 ноября 2013 г.

Новость Системы TRANS.eu: массовый импорт предложений

Система современных решений для транспортной отрасли на своем сайте www.trans.eu поместила новую версию программы, в которую входит функция массового импорта предложений.

В начале года компания представила новую версию программы, благодаря которой пользователи могут пересылать текстовые и графические файлы, делиться предложениями с сотрудниками или получать рекомендации от других клиентов компании. Через 4 месяца TRANS.eu предоставила новинку — возможность импорта предложений в Систему. Благодаря этой функции пользователи могут быстро выставлять много предложений без необходимости отдельного помещения каждого предложения. *"Работа в транспортной сфере очень часто требует умения управлять несколькими сложными процессами одновременно. Нашей целью, как технологической компании, является упрощение и ускорение этих процессов,* — говорит Альберт Керно, директор по продажам Восточной и Южной Европы. — *Импорт предложений на биржу был создан с целью заботы об экономии времени наших клиентов".*

Для того, чтобы поместить одновременно все предложения на биржу, достаточно импортировать в Систему подготовленный заранее файл с подробными данными о предложении груза или транспорта. После введения данных Система информирует пользователя о числе импортированных предложений и их правильности. Затем достаточно только подтвердить факт импорта, чтобы предложения были опубликованы в Системе TRANS.eu.

Поподробнее о функции импорта предложений на биржу Системы Trans.eu можно узнать на сайте www.support.trans.eu.

www.containersummit.com

THE 7th INTERNATIONAL

Black Sea Container Summit

4–6 сентября 2013 г. Одесса, Украина

ODESSA 2013

Премиум спонсор

ГПК УКРАЇНА

Спонсоры

ГП «Одесский МТП»

При поддержке

BSEC

Организаторы

Презентация нового контейнерного терминала компании «ГПК Украина» в Одесском порту

- **Встреча профессионалов ведущих компаний отрасли**
- **Специальные темы:**

Влияние глобальных трендов на контейнерные перевозки в Черноморском регионе
Перспективы развития контейнерных рынков черноморских стран: Украины, России, Грузии, Румынии, Болгарии, Турции
Рейтинг контейнерных терминалов Черноморья
Чем привлечь судоходные компании на Черноморский рынок
Контейнерный бизнес: новые правила по новым законам
Как создать привлекательный инвестиционный климат для развития контейнерных перевозок
Внедрение новых технологий обработки контейнеров
Роль региональных логистических центров в контейнерном бизнесе

Медиа партнеры: Морские порты; РЖД Партнер

Партнеры: BASPA; Укрпорт; INFORMALL; PLASKE

Информационная поддержка: Black Sea Lines; Порты Украины; Транспортный бизнес; transportweekly.com; Морские бизнес-новости Украины

Оргкомитет: тел.: +380 (482) 37-38-82, 37-19-80, факс: 37-38-35. E-mail: summit@uports.odessa.ua www.containersummit.com

---

IV Украинский зерновой конгресс

22-24 октября 2013 года

Украина, Киев, Fairmont Grand Hotel Kyiv

СЕССИЯ "Развитие экспортной зерновой логистики Украины"

- *Проблемы в обеспечении вагонами-зерновозами*
- *Дальнейшие перспективы речной зерновой логистики*
- *Проблемы функционирования системы зерновых складов*

Организаторы

АПК ИНФОРМ

+38 (0562) 320795
+ 7 (495) 7894419
chief@apk-inform.com
event@apk-inform.com
conference@apk-inform.com
www.apk-inform.com

+38 (044) 5286764
+38 (044) 5286799
inbox@uga.kiev.ua
www.uga-port.org.ua

Українська зернова асоціація УЗА

По вопросам участия обращаться:
+380562 320795, +7495 7894419, conference@apk-inform.com

АВТОДОРЭКСПО®

11-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА
И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И МОСТОВ

12–14 ноября 2013

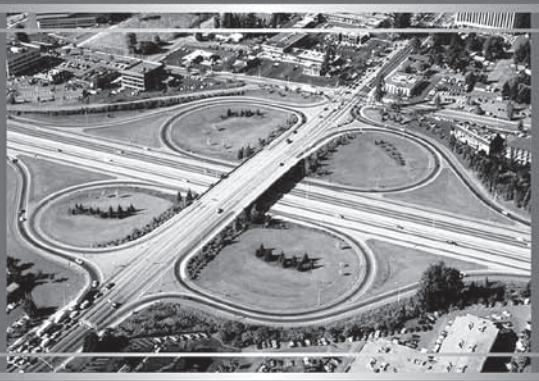
В программе выставки:

Международная конференция
по вопросам новейших технологий
строительства, эксплуатации
и проектирования автомобильных
дорог и мостов

Организаторы:

Государственное агентство
автодорог Украины «УКРАВТОДОР»

АККО Интернешнл
+38 (044) 456 38 04



Место проведения:

Украина, Киев, пр-т Победы, 40-Б
ВЦ АККО Интернешнл

www.avtodorexpo.ua

Информационная поддержка:

Подразделение «ЛГ Экспедиция» АО «Летувос гяляжинкяляй» предлагает свои услуги на благоприятных условиях:

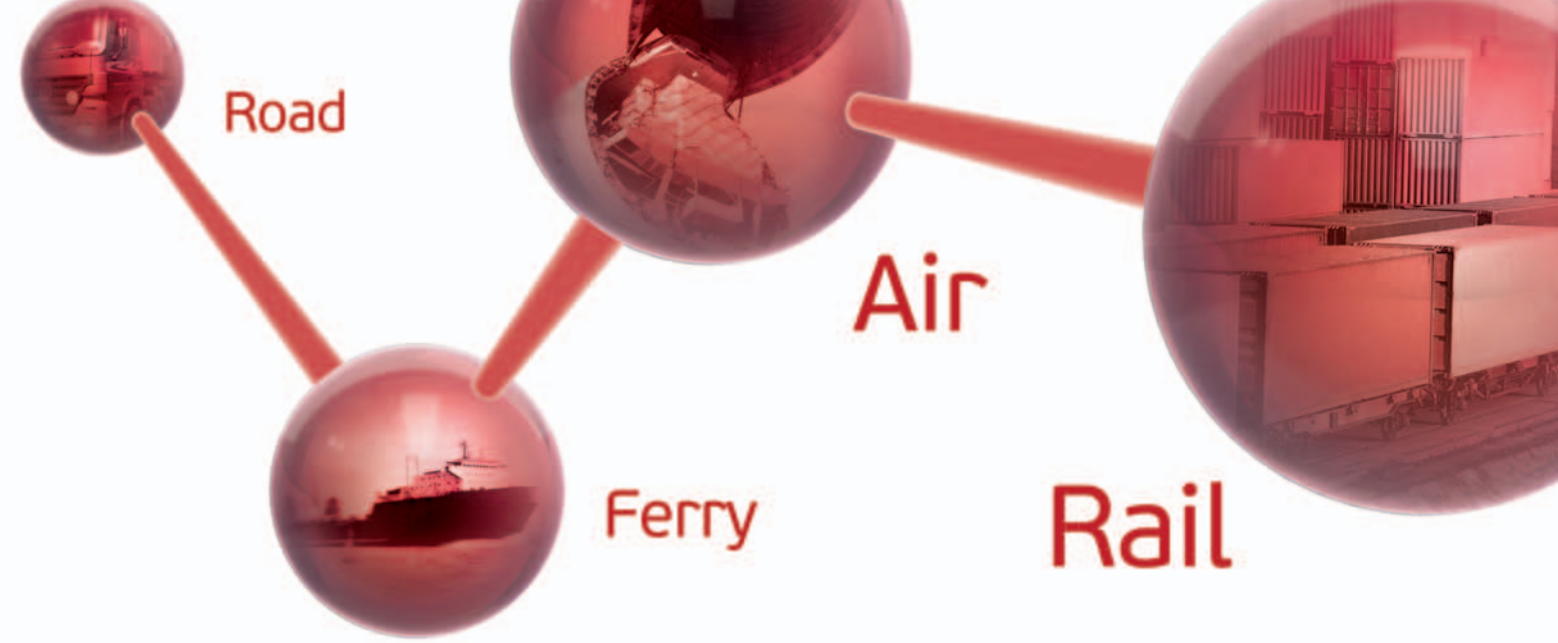
- Перевозка грузов по Литовской железной дороге;
- Экспедирование грузов по железным дорогам других стран;
- Выбор оптимальных маршрутов и тарифов;
- Информация об условиях перевозки грузов и согласование их с условиями железнодорожных перевозок в других странах;
- Поиск и отслеживание вагонов по Литве и за рубежом;
- Специальные тарифы при перевозке контейнеров поездом «ВИКИНГ» по маршруту Драугисте (Клайпеда) – Колядичи (Минск) – Ильичёвск (Одесса) и обратно;
- Дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов по железной дороге.

По поводу услуг по железнодорожной логистике обращаться:

АО «Летувос гяляжинкяляй»
Дирекция по грузовым перевозкам
Отдел «ЛГ экспедиция»

Тел.: (+370 5) 269 3244, 269 3231,
269 3594, 269 3239, 269 3254
Факс: (+370 5) 269 3487
Эл. почта: lg.ekspedicija@litrail.lt

Mindaugo g. 12/14,
LT-03603 Vilnius
Lietuva



- Rail Transport
  Организация железнодорожных перевозок
- Container Transport
  Организация контейнерных перевозок
- Ferry Service
  Организация паромных перевозок
- Air Freight
  Организация авиационных перевозок
- Transshipment in Ports
  Организация перевалки грузов в портах
- Routing
  Составление оптимального маршрута
- Repacking of Cargo
  Организация перетарки груза
- 24-hour Support
  Круглосуточная сервисная поддержка
- Security and insurance
  Обеспечение услугами по охране и страхованию грузов
- Customs clearance
  Таможенное оформление грузов

Service center
Сервисный центр
65001, Odessa, Ukraine
65001, г. Одесса, Украина
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

PLASKE®
ПЛАСКЕ
Cargo
www.plaske.ua

Service center
Сервисный центр
Samara, Russian Federation
г. Самара, Российская Федерация
+7 (846) 240 93 82
+7 (846) 240 93 29
cargo@plaske.ru

Represents in Ukraine | Представитель в Украине

BZD - CARGO LTD

JSC Lithuanian Railways

Cargo Agent – Freight Forwarder | Грузовой агент-экспедитор

Navigation Maritime Bulgare JSC

UPM NAKLIYAT VE DIS TIC. LTD. STI

ALBA Denizcilik/Shipping

PKP Linia Hurnicza Szerokotorowa sp. z. o. o.

SCSU License: AB Series No 491268 as of 13.11.2009. Лицензия ГТСУ: Серия АВ № 491268 от 13.11.2009.

C-A4-170512-01